



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 65]

नई दिल्ली, बुधस्वतिवार, मार्च 31, 2011/चैत्र 10, 1933

No. 65]

NEW DELHI, THURSDAY, MARCH 31, 2011/CHAITRA 10, 1933

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 28 मार्च, 2011

सं. टीएमपी/13/2009-वीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38वाँ) की धारा 48, 49 तथा 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का उपयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, एतद्वारा, अपने दरमानों की सामान्य संशोधन हेतु विशाखापत्तनम पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव को संलग्न आदेशानुसार निपटाता है।

महापत्तन न्यास के टॉरिफ प्राधिकार

मामला सं. टी ए एम पी/13/2009-वि पो ट्र

विशाखापट्टनम पोर्ट ट्रस्ट

....आवेदक

आदेश

(फरवरी, 2011 के 18वें दिन में पारित किया गया)

यह मामला दरमान के सामान्य पुनरीक्षण निर्धारण के संबंध में विशाखापट्टनम पोर्ट ट्रस्ट से (वि पो ट्र) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2. वि पो ट्र के वर्तमान मान दर इस प्राधिकरण द्वारा पुनरीक्षण किया गया दिनांक 11 मई 2006 का आदेश देखें। मान दर सहित आदेश 1 जून 2006 को राजपत्र में अधिसूचित किया गया। वर्तमान मान दरों की मान्यता प्रारंभ में 31 मार्च 2009 तक थी। वि पो ट्र की वर्तमान दर मान की वैधता इस शर्त पर कई बार बढ़ाई गई कि अतिरिक्त अधिशेष, यदि है, तो 1 अप्रैल 2009 के बाद की अवधि के लिए अनुमेय लागत एवं अनुमेय लाभ, निर्धारित की जानेवाली टैरिफ में पूरी तरह समायोजित कर दिया जायेगा। वि पो ट्र के वर्तमान मान दरों को 30 सितंबर 2010 तक आखिरी बार बढ़ाया था।

3. वि पो ट्र द्वारा दिनांक 1 अप्रैल 2009 को पहले फाईल किया गया प्रस्ताव, इस प्राधिकरण द्वारा सामान्य पुनरीक्षण प्रस्ताव फाईल करने के लिए निर्धारित फॉर्मेट के अनुसार नहीं था। वि पो ट्र को सुझाव दिया गया कि इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित प्रपत्र में सभी प्रकार से पूर्ण व्यापक प्रस्ताव फाईल करें।

4. वि पो ट्र ने दिनांक 26 मई 2009 को निर्धारित प्रपत्र में प्रस्ताव को पुनः प्रस्तुत किया। निर्देश करने पर, पोर्ट ने दिनांक 22 जुलाई 2009 के पत्र में कार्गो संभलाई गतिविधि और जलयान संबंधी गतिविधि के अन्दर उप गतिविधियों पर लागत ब्यौरा फाईल किया।

5. वि पो ट्र द्वारा फाईल किये गये प्रस्ताव की विशिष्टतायें निम्नांकित है :

(i) लागत ब्यौरा :

(क) वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक की वास्तविक यातायात संभलाई और वर्ष 2009-10 से 2010-11 के लिए अनुमानित यातायात नीचे दिया गया है :

(लाख टर्नों में)

वर्ष	कुल यातायात	बीओटी बर्थे पर यातायात	केवल वि पो ट्र के यातायात
2006-07 (वास्तविक)	563.85	22.64	541.21
2007-08 (वास्तविक)	645.97	36.60	609.37
2008-09 (वास्तविक)	639.08	46.26	592.82
2009-10 (अनुमानित)	546.65	39.00	507.00
2010-11 (अनुमानित)	610.00	40.00	570.00
2011-12 (अनुमानित)	640.00	40.00	600.00

(ख) यातायात प्रोजेक्शन्स के प्रतिपादन में अनुमानित कोल और कुछ बल्क कार्गो को नये विकसित प्राइवेट पोर्ट गंगावरम शिफ्ट करने पर विचार किया गया।

(ग) वेतनवृद्धि और महंगाई भत्ते में वृद्धि की वजह से वेतन बिल में 7.14% प्रति वर्ष साधारण वृद्धि हुई। फिर भी, सेवानिवृत्त सुविधाएँ जैसे पेंशन और उपादान भुगतान में वृद्धि पर ध्यान नहीं दिया गया।

(घ) वेतन पुनरीक्षण के लिए रु. 24.00 करोड़ प्रति वर्ष रखने का प्रावधान किया गया, जिसका वित्तीय वर्ष 2009-10 में निपटारा अपेक्षित है।

(च) भंडार और अन्य व्यय के लिए प्राक्कलन में 4.44% की वार्षिक वृद्धि को स्वीकार किया गया। तेल, ईंधन और लूब्रिकेंट्स पर अनुमानित लागत में वृद्धि को स्वीकार नहीं किया गया।

(छ) मंत्रालय द्वारा निर्धारित लाईफ नार्म के अनुसार स्ट्रेईट लाईन पद्धति के आधार पर मूल्यहास का कार्य किया जाएगा।

- (ज) वित्त और विविध व्यय सांविधिक प्रावधान अर्थात् कुल आमदनी पर संपत्ति कर 4% की दर से, आय कर नियम 1961 के अनुसार वेतन और पेंशन पर वेतन पर डी ए सहित 27% की दर से पेंशन निधि के लिए अंशदान - के अनुसार प्रक्षेप किया गया।
- (झ) 01.01.2009 को प्रचलित 1 यू एस \$ = रु. 48/- विनिमय दर को ध्यान में रखते हुए जलयान से संबंधी प्रभारों से आय का प्राक्कलन किया गया।
- (न) ग्रास ब्लाक के लिए प्रस्तावित वृद्धि नीचे दी गयी है :

वर्ष	रु. करोड़ों में
2010-11	45.03
2011-12	121.91
2012-13	49.21
कुल	216.15

- (त) वर्तमान टॉरिफ स्तर पर वि पो ट्र से फाईल किये गये लागत ब्योरे में दिखाया गया शुद्ध अधिशेष / घाटा नीचे तालिक में दिया गया है :

क्र.सं.	गतिविधि	अधिशेष (+) / घाटा (-) 2009-10 (रुपया लाख में) (प्रचालन आय का %)	अधिशेष (+) / घाटा (-) 2010-11 (रुपया लाख में) (प्रचालन आय का %)	अधिशेष (+) / घाटा (-) 2011-12 (रुपया लाख में) (प्रचालन आय का %)
(i)	पूरा पोर्ट	(-) 3177.88 (-) 5.75 %	(-) 3433.81 (-) 5.75 %	(-) 2741.87 (-) 4.40 %
(ii)	कार्गो संभलाई गतिविधि	5792.91 22.42 %	6903.01 24.85 %	7574.56 26.35 %
(iii)	पोर्ट और डॉक सुविधाएँ	(-) 5380.80 (-) 30.15 %	(-) 6330.58 (-) 32.00 %	(-) 6078.58 (-) 28.86 %
(iv)	रेल्वे गतिविधि	(-) 2246.17 (-) 48.02 %	(-) 2565.31 (-) 34.97 %	(-) 2738.68 (-) 35.39 %
(v)	संपदा गतिविधि	(-) 1368.12 (-) 45.5 %	(-) 1465.09 (-) 48.7 %	(-) 1525.16 (-) 50.7%

मुख्य गतिविधियों के अधिशेष / घाटे रकम की स्थिति पूरे पोर्ट के अनुमानित कुल घाटे से मैच नहीं करती।)

(iii) दर मान :

(i) जलयान संबंधी प्रभार :

(क) पोर्ट बकाया :

प्रति वर्ग के जलयान के लिए वर्तमान अलग दर के बदले पोर्ट देय की सिंगल दर प्रस्तावित की गई।

(ख) पाईलटेज प्रभार :

- जलयान के टाईप और साइज को दृष्टि में रखते हुए पोर्ट में आनेवाले जलयानों का वर्तमान स्लैब स्ट्रक्चर अर्थात् 10,000 जी आर टी तक, 10,001 से 30,000 जी आर टी तक और 30,000 जी आर टी से अधिक को जारी रखने के लिए वि पो ट्र ने प्रस्ताव किया।

- प्रस्तावित छूट  
लोहा अयस्क प्रस्तावित - 15.5%  
पीओएल जलयान - 17.5%  
शेष वर्ग के जलयान - परिवर्तन नहीं

(ग) बर्थ भाड़ा :

- 10001 से 30000 साईज जीआरटी जलयान के लिए क्रेन बर्थ हेतु प्रस्तावित भाड़े में 90% की वृद्धि को छोड़कर बर्थ भाड़ा के लिए वर्तमान दर और स्लैब को जारी रखने का प्रस्ताव किया गया ।

वि पो ट्र ने प्रस्तुत किया कि 2008-09 के दौरान क्रेन बर्थों के मामले में रु. 14.48 करोड़ का प्रचालन व्यय हुआ, जब कि राजस्व बर्थ भाड़े के खाते में वसूल किया गया, कांपोजिट प्रभार जिसमें विद्युत वार्फ क्रेन प्रभार शामिल रु. 10.4 करोड़ है । पीडीएफ गतिविधि के मामले में कुल घाटा रु. 9.17 करोड़ है । इन कारणों को दृष्टि में रखते हुए, क्रेन बर्थों के संबंध में बर्थ भाड़े में 90% वृद्धि करने के लिए प्रस्ताव किया गया ।

(घ) शिफ्टिंग प्रभार : यथापूर्व स्थिति

(II) कार्गो संबंधित प्रभार :

- (क) पेट्रोलियम प्रोडक्ट के लिए 15% वार्फेज कम करने का प्रस्ताव है । वर्तमान मान दर रु. 57.50 प्रति कि.मी. के बदले पेट्रोलियम उत्पादन के लिए वार्फेज रु. 49.00 प्रि.कि.मी. प्रस्तावित किया गया ।
- (ख) कूड़ ऑयल के लिए वार्फेज पहले ही कम करके रु. 39/- प्रति टन किया गया जब कि टैम्प द्वारा रु. 57.74 प्रति कि.ली. अनुमोदित किया गया (अर्थात् रु. 67.74 प्रति टन)। पेट्रोलियम उत्पादन और कूड़ वार्फेज कम करने के कारण क्रमशः रु. 6.30 करोड़ और रु 41.20 करोड़ की कुल वित्तीय कठिनाई हुई ।
- (ग) सभी तरह के कोल पर 8%, फर्टिलैजर्स में 5% से 6% (एमओपी को शामिल करके) और शुष्क फर्टिलैजर्स कच्चा माल के लिए वार्फेज कम करने के लिए प्रस्ताव है ।

आगे, नई कार्गो मद अर्थात् जिप्सम, मेंथाल और वेस्ट ऑयल पर वार्फेज प्रस्तावित किया गया ।

(घ) लोहा अयस्क और अन्य कार्गो के लिए वार्फेज दर में परिवर्तन प्रस्तावित नहीं किया गया ।

(च) डेमेरेज प्रभार - प्रस्तावित टॉरिफ में परिवर्तन नहीं है ।

(III) फुटकर टॉरिफ मद :

लाईसेंस शुल्क एवं पानी आपूर्ति के लिए प्रभार, उपस्कर पर भाड़ा प्रभार, फुटकर प्रभार के लिए वर्तमान दर जारी करने के लिए प्रस्ताव किया गया ।

(IV) वर्तमान शर्तों में प्रस्तावित प्रमुख परिवर्तन



- (क) कम निष्पादन के लिए पीनल बर्थ भाड़े के लिए वर्तमान शर्त समाप्त करने का प्रस्ताव है क्यों कि यह प्रक्रिया जटिल एवं अधिक समय लेने वाली है ।
- (ख) जलयान के पायलटेज भूवर्मेन्ट को कार्गो परिवहन में शामिल नहीं किया गया, लेकिन अन्य व्यापार गतिविधियों जैसे ड्रिलिंग रिग्स, सर्वे कार्य, आदि पर 10% अधिक पायलटेज शुल्क का प्रस्ताव किया गया ।
- (ग) आयात बल्क कार्गो के संबंध में 33 1/3 % डेमेरेज प्रभार में छूट देने का प्रस्ताव किया गया ।

(iii) वि पो ट्र द्वारा अनुमानित कुल घाटा, लागत ब्यौरा के अनुसार वर्ष 2009-10 से 2011-12 तक के लिए वर्तमान टैरिफ स्तर पर रु. 93.54 करोड़ है । प्रस्तावित टैरिफ स्तर पर इन वर्षों में अनुमानित कुल घाटा, इसकी लागत सूची के अनुसार रु. 113.39 करोड़ बढ़ जाना अनुमानित है ।

6. निर्धारित परामर्श पद्धति के अनुसार, दिनांक 26 मई 2009 का वि पो ट्र का प्रस्ताव एवं दिनांक 22 जुलाई 2009 के पत्र द्वारा उप गतिविधिवार लागत ब्यौरा जो वि पो ट्र द्वारा फाईल किया गया, उपभोक्ताओं को / संगठन निकायों को उनके विचारों / टिप्पणियों के लिए परिचालित किया गया । उपभोक्ता / उपभोक्ता संगठन से प्राप्त टिप्पणियाँ वि पो ट्र को फीडबैक सूचना के रूप में भेजी गई । उपभोक्ता / उपभोक्ता संगठन से दिये गये विवरण और टिप्पणी पर वि पो ट्र ने अपने विचार प्रस्तुत किये ।

7.1 तदनुसार वि पो ट ने दिनांक 12 सितंबर 2009 के पत्र में कहा कि सामान्य नियम और शर्त के नोट 12 के अनुसार पोर्ट टॉम्प द्वारा अनुमोदित दरों में छूट दे सकता है । ट्रेड को बढ़ावा देने के लिए मंदी के कारण हुई आर्थिक मंदी से उबरने के लिए एवं विशाखपट्टणम पोर्ट द्वारा आयात / निर्यात को बढ़ावा देने के लिए विशाखपट्टणम पोर्ट ने अपनी मंडल बैठक दिनांक 3 अगस्त 2009 में रियायती टैरिफ को बढ़ाने के लिए ट्रेड नीति को अनुमोदित किया । ट्रेड नीति के प्रमुख मद निम्न प्रकार है :-

- (i) प्रति वर्ष एक मिलियन टन यातायात संभलाई करने का आश्वासन देते हुए वि पो ट्र के साथ एक एमओयू पर हस्ताक्षर किया जाए ।
- (ii) एमओयू पर हस्ताक्षर करने पर एवं न्यूनतम पाँच लाख टन का यातायात प्राप्त करने पर आयातक / निर्यातक को वार्फेज में कंसेशनल टैरिफ का लाभ उठाने की अनुमति दी जायेगी ।
- (iii) एमओयू पर हस्ताक्षर करने वाले भागीदार 15 दिन के अग्रिम नोटीस पर भी बर्थ का आरक्षण कर सकते हैं ।
- (iv) रेल्वे साईडिंग्स आदि पर स्टार्किंग एरिया आबंटित करने के लिए भी वरीयता दी जायेगी ।

7.2 वि पो ट्र ने कहा कि ट्रेड को उक्त नीति परिचालित की गई । जवाब में, ज्यादा आयातक / निर्यातक जैसे मेसर्स स्टील अथॉरिटी ऑफ इंडिया, मेसर्स कोरमंडल फर्टिलेजर्स, मेसर्स तमिलनाडु विद्युत बोर्ड, मेसर्स रैन कॉलसिंग लिमिटेड, मेसर्स इस्सार लिमिटेड, मेसर्स नेल्को और मेसर्स एम एम टी सी , पोर्ट के साथ एम ओ यू करने के लिए आगे आये और अन्यो के भाग लेने की संभावना है । वि पो ट्र ने उक्त ट्रेड नीति के द्वारा टैरिफ में छूट बढ़ाने के प्रस्ताव पर विचार करने के लिए अनुरोध किया । उक्त ट्रेड नीति के अनुसार दी गई छूट पर रु. 13.84 करोड़ प्रति वर्ष की वित्तीय आपत्ति होगी । यह बताया गया कि टैम्प को प्रस्तुत कास्ट स्टेटमेंट में वित्तीय आपत्ति पर विचार नहीं किया और उसी बात पर स्थिर रहने का अनुरोध किया गया ।

7.3. ट्रेड नीति के अनुसार ट्रेड को आकर्षित करने के लिए टॉरिफ में छूट देने के प्रस्ताव से संबंधित दिनांक 12.09.09 के वि पो ट्र के पत्र के संदर्भ में हमारे पत्र दिनांक 16.09.09 के द्वारा पोर्ट को निम्न की जानकारी देने का अनुरोध किया गया :

- (i) उक्त ट्रेड नीति को दृष्टि में रखते हुए संभावित अतिरिक्त यातायात बढ़ाने की संभावना होगा ।
- (ii) कृपया बातयें कि नयी योजना के प्रभाव पर ध्यान देते हुए क्या सामान्य पुनरीक्षण प्रस्ताव में संभावित यातायात पर विचार किया गया ।
- (iii) 2009-10, 2010-11 और 2011-12 में नई नीति प्रारंभ करने के कारण संभावित वस्तुवार, अतिरिक्त यातायात की वर्षवार जानकारी दें ।
- (iv) कार्गो, रेल्वे के साथ जलयान संबंधित अतिरिक्त परिमाण से पोर्ट को प्राप्त संभावित अतिरिक्त आय का विस्तृत गणन के साथ विवरण दें ।

7.4. पोर्ट ने उक्त पाइंटों पर अपना जवाब नहीं दिया ।

8.1. वित्तीय वर्ष 2009-10 लगभग पूरा हो गया है इसलिए, हमारे दिनांक 19 मई 2010 पत्र द्वारा वि पो ट्र से वर्ष 2009-10 के वास्तविक के साथ कास्ट स्टेटमेंट अपडेट करने तथा आवश्यकता होने पर, वर्ष 2009-10 के वास्तविक के आधार पर वर्ष 2010-11 और 2011-12 के प्राक्कलन की समीक्षा करने का अनुरोध किया । वि पो ट्र से वर्ष 2012-13 के प्राक्कलन प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया और जिससे संशोधित टॉरिफ 3 वर्षों के पूर्ण टॉरिफ अवधि के लिए निर्धारित किया जा सके ।

8.2. कई अनुस्मारक और नियमित अनुवर्तन के बाद, वि पो ट्र ने दिनांक 26 अगस्त 2010 को संशोधित कास्ट स्टेटमेंट के साथ संशोधित प्रस्तावित दर मान फाईल किया । वि पो ट्र द्वारा दी गई मुख्य प्रस्तुति का सारांश निम्नांकित है :

क. कास्ट स्टेटमेंट :

- (i) वर्ष 2009-10 के वास्तविक के साथ कास्ट स्टेटमेंट को अपडेट किया गया । वर्ष 2010-11 और 2011-12 के प्राक्कलन को पुनरीक्षित किया गया । परामर्श के अनुसार पोर्ट ने वर्ष 2012-13 के प्राक्कलन को शामिल किया ।
- (ii) पुनरीक्षित यातायात प्रोजेक्शन बी ओ टी यातायात का छोड़कर एवं वर्ष 2009-10 में वि पो ट्र द्वारा संभलायी गयी वास्तविक यातायात के साथ नीचे दिया गया है :

(लाख टनों में)

2009-10	573.97
2010-11	571.90
2011-12	615.00
2012-13	685.60

- (iii) (क) मूल प्रस्ताव में वेतन पुनरीक्षण के लिए रु. 24.00 करोड़ का प्रावधान है । संशोधित प्रस्ताव में, श्रेणी III एवं IV कर्मचारियों के लिए घोषित संशोधित वेतन और भत्ते पर वर्ष 2009-10 के वेतन पर व्यय में विचार किया जाएगा ।

- (ख) वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक वेतन प्रोजेक्शन में मजदूरी बिल में @ 7.1% वास्तविक सामान्य वृद्धि पर विचार किया गया ।
- (ग) श्रेणी I एवं II अधिकारियों के वेतन और भत्ते में वृद्धि के लिए प्रति वर्ष रु. 3.50 करोड़ ब्लॉक प्रावधान है यह वर्ष 2010-11 से विचार किया जाएगा । जुलाई 2010 से मंत्रालय द्वारा संचालित वेतन पुनरीक्षण पर और कॉफ्टीरिया के अंतर्गत 47% भत्ता के लिए लगभग रु. 11.60 करोड़ प्रति वर्ष पहुँच गया ।
- (iv) अन्य व्यय में प्रति वर्ष 3.76% वृद्धि पर विचार किया गया । इंधन तेल और लूब्रिकेन्ट्स लूब्रिकेन्ट्स दर में वृद्धि पर विचार नहीं किया गया ।
- (v) अर्जित 50% रॉयल्टि / राजस्व को निलंबलेखा खाते में स्थानांतरण किया गया और टॉम्प द्वारा निर्धारित मार्गदर्शन के अनुसार टॉरिफ निर्धारण के लिए इसको आय के रूप में नहीं लिया गया ।
- (vi) आय कर नियम 1961 के अनुसार वित्तीय और फुटकर व्यय के सांविधिक प्रावधान अर्थात् कुल आमदनी पर @ 4% संपत्ति कर, वेतन के साथ डी ए पर पेंशन निधि और उपादान निधि के लिए अंशदान क्रमशः @ 27% एवं 8.33% प्रोजेक्ट किया गया ।
- (vii) टॉम्प के मार्गदर्शन के अनुसार मजदूरी बकायों के साथ साथ पेंशन बकायों का भुगतान छठे केन्द्रीय पे कमीशन के अनुसार निकाल दिया गया । बीमांकक मूल्यांकन के अनुसार छुट्टी रियायत देय के प्रावधान को व्यय के रूप में नहीं समझा गया ।
- (viii) पेंशन और उपादान निधि अंशदान के लिए अतिरिक्त प्रावधान किया गया और स्थायी रूप में प्रमुख आर एवं एम को व्यय को व्यय के रूप में माना गया ।
- (xi) कार्गो संभलाई प्रभाग (पूर्व विशाखपट्टणम डॉक लेबर बोर्ड) के आय और व्यय को इस प्रस्ताव में विचार नहीं किया जाए, कार्गो संभलाई प्रभाग कर्मकारों के नियुक्ती के लिए लेवी को अलग से माना जाएगा ।
- (x) दिनांक 31.07.2010 को लागू दर के अनुसार जलयान प्रभार को डालर विनिमय दर रु. 46.26 पर गणन किया गया ।
- (xi) संशोधित कास्ट स्टेटमेंट के अनुसार कुल ब्लॉक के लिए प्रस्तावित प्रमुख संयोजना निम्न है :

वर्ष	रुपया करोड़ में
2010-11	49.30
2011-12	307.90
2012-13	317.42
कुल	674.62

- (xii) संशोधित प्रस्ताव में दर्शायी गई दर की स्थिति का सारांश निम्न तालिका में दिया गया है :

(रूपया लाख में)

क्र सं.	गतिविधि	अधिशेष (+) / घाटा (-) 2010-11 (प्रचालन आय का %)	अधिशेष (+) / घाटा (-) 2011-12 (प्रचालन आय का %)	अधिशेष (+) / घाटा (-) 2012-13 (प्रचालन आय का %)
(i)	पूरा पोर्ट	(-) 5658.97 (-) 9.03 %	(-) 9268.19 (-) 13.75 %	(-) 11024.67 (-) 14.99 %
(ii)	कार्गो संभलाई गतिविधि	6399.24 22.39 %	5864.09 19.52 %	9775.22 27.08 %
(iii)	पोर्ट और डॉक सुविधाएँ	(-) 7055.75 (-) 34.26 %	(-) 9514.03 (-) 40.79 %	(-) 15031.70 (-) 66.60 %
(iv)	रेल्वे गतिविधि	(-) 4337.83 (-) 35.31 %	(-) 4971.71 (-) 54.30 %	(-) 4712.23 (-) 55.36 %
(v)	संपदा गतिविधि	(-) 651.81 (-) 17.0 %	(-) 697.95 (-) 18.2 %	(-) 1138.82 (-) 29.7 %

**ख. मान दरों में परिवर्तन :****(i) (क) कार्गो संभलाई एवं भंडारण :**

कार्गो संभलाई एवं भंडारण गतिविधि पूर्ण रूप से अधिशेष को दर्शाता है। वि पो ट्र द्वारा प्रस्तुत कास्ट स्टेटमेंट के अनुसार गतिविधि एवं उप गतिविधि के लिए हुए लाभ के बाद वर्तमान टैरिफ पर कुल अधिशेष निम्न तालिका में दिया गया है।

(रूपया लाख में)

	2010-11	2011-12	2012-13
पूर्ण के रूप में कार्गो संभलाई गतिविधि	6399.24	5864.09	9775.22
पी ओ एल संभलाई	5879.52	5966.02	6181.93
लोहा अयस्क संभलाई	3268.60	4391.48	4514.97
कोल संभलाई	650.69	880.02	703.87
फर्टिलिजर संभलाई	309.89	472.45	415.96
अन्य समान्य कार्गो संभलाई	2208.73	2260.60	3059.50
अन्य सेवाएँ	619.01	676.48	3928.93

**(ख) पी ओ एल संभलाई :**

पी ओ एल संभलाई में उपलब्ध अधिशेष को दृष्टि में रखते हुए, दिनांक 1-4-2007 से कूड़ ऑयल का वार्फेज दर रु. 67.74 प्रति टन से (अर्थात् रु. 57.50 प्रति कि ली) से रु. 39.00 प्रति टन पर कम किया गया। इस प्रकार की कटौती से लगभग रु. 2554.00 लाख की वित्तीय प्रभार हुआ। वि पो ट्र और एच पी सी एल के बीच पारस्परिक समझौते पर मेसर्स एच पी सी एल द्वारा स्थापित एस पी एम सुविधा पर बाह्य से बाह्य बंदरगाह तक कूड़ ऑयल संभलाई के लिए वार्फेज दर रु. 17.00 प्रति टन निर्धारित किया गया।

(ग) साथ ही, प्रस्तावित पी ओ एल उत्पादकताओं पर वार्फेज दर रु. 57.50 प्रति कि. ली. से रु. 49 प्रति कि.ली. तक कम करने के परिणाम स्वरूप राजस्व में प्रति वर्ष रु. 571.14 लाख की कमी हुई।

**(घ) अन्य कार्गो की संभलाई :**

➤ अन्य कार्गो की संभलाई की उप गतिविधियों में अधिकता को ध्यान में रखते हुए एवं आस पास में प्राईवेट पोर्टों के होने के कारण एवं प्रतिसपर्धात्म परिस्थितियों के कारण

कार्गो उत्पादन को नाये रखने की आवश्यकता को ध्यान में रखते हुए वि पो ट्र ने ट्रेड के अलग - 2 सदस्य के साथ समझौते के द्वारा सुनिश्चित यातायात परिमाण के संदर्भ में अस्थिर मान पर वार्फेज में रियायत देते हुए एक व्यापार नीति बनाई है ।

- उक्त दिया गया छूट पर हर वर्ष रु. 12.52 करोड़ वार्षिक वित्तीय कमी होगी (लोहा अयस्क एवं पेल्लेट्स -- रु. 719.20 लाख, कोल -- रु. 452.08 लाख और फर्टिलिजर्स एवं फर्टिलिजर कच्चा माल -- रु. 81.00 लाख)।
- फिर भी, आंतरिक बंदरगाह पर लोहा अयस्क एवं पेल्लेट्स संभलाई के संबंध में वार्फेज में रु. 13.50 से रु. 26.20 तक वृद्धि करने का प्रस्ताव है, जिसे रु. 3.81 करोड़ का लाभ होगा । इसी के आधार पर, यह पूरा करने के लिए लोहा अयस्क संभलाई गतिविधि में प्राप्त घाटे का, बाह्य बंदरगाह पर संभलाये गये लोहा अयस्क एवं पेल्लेट्स दर में भी रु. 95.00 से रु. 110.00 तक वृद्धि का प्रस्ताव है, जिससे रु. 22.80 करोड़ का लाभ होगा ।

➤ (क) पोर्ट एवं डॉक प्रभार :

उक्त गतिविधि एवं उप गतिविधि से प्राप्त आय के बाद वर्तमान टैरिफ पर कुल घाटा वि पो ट्र द्वारा फाईल की गई लागत सूची में निम्नानुसार दिखाई गई है :

( रूपया लाख में )

	2010-11	2011-12	2012-13
पोर्ट एवं डॉक सुविधाएँ	-7055.75	-9514.03	-15031.70
बर्थिंग	-5879.52	-6069.23	-10751.84
पाईलटेज	-3268.60	-2253.86	- 2707.24
पोर्ट कंसर्वेन्सी	-650.69	- 570.89	- 872.41
ड्राई डॉकिंग	-309.89	- 602.02	- 655.55
अन्य सेवाएँ	-619.01	- 18.02	- 44.66

ख)

बर्थ भाड़ा प्रभार :

- उच्च क्षमतावाली वार्फेज के रखरखाव के कारण " बर्थिंग" उप गतिविधि में पोर्ट को अधिक घाटा हो रहा है । वर्ष 2009-10 के दौरान वार्फेज केन्स पर किया गया व्यय रु. 14.55 करोड़ है जब कि मूल्यहास एवं एस जी ए ओवर हैड्स के साथ बर्थ पर किया गया अन्य व्यय रु. 37.08 करोड़ है ।
- इस उप गतिविधि पर आबंटित एफ एवं एस व्यय पर विचार करने के बाद कुल व्यय रु. 66.39 है जब कि घाट भाड़ा जो मिश्रित प्रभार है, इसी के आधार के कारण प्राप्त राजस्व रु. 34.34 करोड़ है परिणाम स्वरूप आर ओ सी ई के बाद घाटा रु. 32.05 करोड़ है ।
- साथ ही, टॉम्प मार्गदर्शन 6.10 में निर्धारित किया गया है कि बर्थ भाड़ा प्रभार जीआरटी के सिंगल स्लाब में होना चाहिए, जब कि वि पो ट्र में वर्तमान टॉरिफ जी आर टी के तीन स्लाब्स पर लोहा अयस्क जलयानों के लिए, पी ओ एल. जलयान और अन्य अवशिष्ट जलयानों के लिए अलग है ।
- मल्टिपिल स्लाब पद्धति को दूर करने का और जलयान के प्रति वर्ग के लिए सिंगल स्लाब दर का प्रस्ताव वर्तमान टॉरिफ के आमने सामने नीचे दिखाया गया :

## (प्रति जीआरटी घंटे के प्रति यूएस \$ में)

वर्तमान टॉरिफ :	प्रस्तावित टॉरिफ :
लोहा आयस्क और पेल्लेट जलयान - (यांत्रिक)	लोहा अयस्क और पेल्लेट जलयान-(यांत्रिक)
70,000 डीडब्ल्यूटी तक \$ 0.0080 }	\$ 0.01235
70,000 डीडब्ल्यूटी से अधिक \$ 0.0029 }	
पी ओ एल जलयान :	पी ओ एल जलयान :
10,000 जी आर टी तक \$ 0.0022 }	\$ 0.00367
10,001 से 30,000 जी आर टी \$ 0.00094 }	
30,000 जी आर टी से अधिक \$ 0.0016 }	
अवशिष्ट कार्गो जलयान :	अवशिष्ट कार्गो जलयान :
क्रेन बर्थ	क्रेन बर्थ
10,000 जी आर टी तक \$ 0.0046 }	\$ 0.0074
10,001 से 30,000 जी आर टी \$ 0.00215 }	
30,000 जी आर टी से अधिक \$ 0.0036 }	
बिना क्रेन बर्थ :	बिना क्रेन बर्थ :
10,000 जी आर टी तक \$ 0.0023 }	\$ 0.0037
10,001 से 30,000 जी आर टी \$ 0.00107 }	
30,000 जी आर टी से अधिक \$ 0.0018 }	

(ग) पाईलटेज :

➤ उप गतिविधियों के अंतर्गत दिखाये गये घाटे को दृष्टि में रखते हुए, पाईलटेज प्रभार को वृद्धि करने के साथ साथ टॉरिफ की बुद्धिसंगत बनाने का प्रस्ताव है ।

✶ टॉम्प मार्गदर्शन में पाईलटेज और शिपिंग प्रभार तीन स्लाब में अर्थात् 30,000 जीआरटी तक, 30,001 से 60,000 जीआरटी तक और 60,000 से अधिक जीआरटी के लिए निर्धारित किया गया । संशोधित प्रस्ताव में टॉरिफ मार्गदर्शन के अनुसार पोर्ट ने स्लाब का प्रस्ताव रखा । वर्तमान भिन्न वर्ग के जलयानों के लिए अलग पाईलटेज शुल्क वसूल करने का पद्धति की अपेक्षा सभी वर्ग के जलयानों के लिए एक समान तीन स्लाब दर लागू करने का प्रस्ताव है ।

➤ यह भी सूचित किया कि पहला स्लाब के यूनिट दर पर 20% छूट का दूसरी स्लाब पर असर होगा और पहला स्लाब के यूनिट दर पर 30% की छूट का वृद्धिगत जीआरटी पर तीसरे स्लाब के लिए प्रभाव पड़ेगा । वर्तमान पाईलटेज शुल्क का प्रस्ताव आमने सामने नीचे दिया गया ।

( प्रति जीआरटी यूएस \$ में )

वर्तमान टॉरिफ :	प्रस्तावित टॉरिफ :
लोहा आयस्क और पेल्लेट जलयान -(यांत्रिक)	सभी जलयान
40,000 जीआरटी तक \$ 0.5517	30,000 जीआरटी तक \$ 0.5140
40,000 जीआरटी से अधिक \$ 22068 + \$0.4965 प्रति जीआरटी \$ 40,000 अधिक जीआरटी	30,001 से 60,000 जीआरटी तक \$ 15420+ \$0.4112 प्रति जीआरटी \$ 0.4112 प्रति जीआरटी
	60,000 से अधिक जीआरटी \$ 27756+ \$0.3598 प्रति जीआरटी 60,000 से अधिक जीआरटी
पी ओ एल जलयान :	
10,000 जी आर टी तक \$ 0.2956	
10,001 से 30,000 जी आर टी \$ 0.3096	
30,000 जी आर टी से अधिक \$ 0.4455	
अवशिष्ट कार्गो जलयान :	
10,000 जी आर टी तक \$ 0.3261	
10,001 से 30,000 जी आर टी \$ 0.3402	
30,000 जी आर टी से अधिक \$ 0.4896	

(घ) पोर्ट बकाया :

- इस उप गतिविधि में मार्जिनल घाटा है । इसलिए, टॉम्प द्वारा निर्धारित टॉरिफ की तर्कसंगतता के अलावा इस शीर्ष के अंतर्गत टॉरिफ में संशोधन का प्रस्ताव नहीं है । भिन्न वर्ग के जलयानों के लिए वर्तमान विभेदी पोर्ट शुल्क के बदले सभी जलयानों के लिए सिंगल स्लाब दर का प्रस्ताव है ।

- घाटा को समाप्त करने के लिए, इसके परिणाम स्वरूप राजस्व में मार्जिनल वृद्धि होगी

- पोर्ट देयों की वर्तमान एवं प्रस्तावित तुलनात्मक स्थिति नीचे दी गई है :

वर्तमान टॉरिफ :	प्रस्तावित टॉरिफ :
लोहा आयस्क और पेल्लेट जलयान -(यांत्रिक)	सभी वर्ग के जलयान \$ 0.262
पी ओ एल जलयान :	
बाह्य बंदरगाह में आनेवाले जलयान \$ 0.2633	
आंतरिक बंदरगाह में आनेवाले जलयान \$ 0.2187	
अवशिष्ट कार्गो जलयान \$ 0.251	

(च) शुष्क डॉकिंग प्रभार :

- टॉम्प द्वारा पहले ही शुष्क प्रभार में संशोधन के प्रस्ताव अनुमति दिया गया । इसलिए, हानिवाली गतिविधियों पर भी आगे कोई संशोधन का प्रस्ताव नहीं है ।

8.3

जलयान और कार्गो संबंधित प्रभार के संदर्भ में पोर्ट द्वारा अपने एस ओ आर पर प्रस्तावित मुख्य परिवर्तन के मूल प्रस्ताव को आमने सामने तालिका के माध्यम से संक्षिप्त किया है :

क्र सं.	विवरण	मूल प्रस्ताव	संशोधित प्रस्ताव
(i)	पोर्ट बकाया	भिन्न वर्ग के जलयानों के लिए पोर्ट के वर्तमान अन्तरीय दर मान शुष्क प्रस्ताव के विरुद्ध सिंगल दर का प्रस्ताव किया गया ।	मूल प्रस्ताव में प्रस्तावित के अनुसार ।
(ii)	पाईलटेज प्रभार	तीन वर्ग के जलयानों के लिए वर्तमान संरचना प्रस्तावित अनुरक्षित की गई । पाईलटेज शुल्क में छूट का प्रस्ताव : * लोहा अयस्क जलयानों के लिए 15% छूट । * पीओएल जलयानों के लिए लगभग 17.5% तक छूट । * अवशिष्ट वर्ग जलयान के लिए - यथापूर्व स्थिति	सरकार द्वारा सिफारिश की गई तीन स्लाब में सभी तीन वर्ग के जलयानों के लिए एकसमान प्रस्तावित टॉरिफ संरचना 2005 के दिशानिर्देशों में शामिल की गई । प्रिलिमिनरी परीक्षण से पता लगता है कि प्रस्तावित संशोधित दर 30,000 जीआरटी से कम वाले पीओएल और अवशिष्ट जलयानों पर लगभग 50% से 74% तक वृद्धि होगी । 30,000 जीआरटी से अधिकवाले सभी वर्ग के जलयानों के लिए, 7% से 17% तक छूट होगी ।
(iii)	शिपिंग प्रभार	वर्तमान दरमान की तरह यथापूर्व स्थिति का अनुरक्षण किया जाता है ।	भिन्न वर्ग के जलयानों के लिए अन्तरीय शिपिंग प्रभार किया जा रहा है । पाईलटेज शुल्क के लिए प्रस्तावित तीन स्लाब संरचना का अनुमालन करते हुए सभी वर्ग के जलयानों पर एकसमान शिपिंग प्रभार प्रस्तावित किया गया । प्रस्तावित पाईलटेज शुल्क कालगभग 40% का शिपिंग प्रभार के लिए प्रस्तावित किया गया ।
(iv)	बर्थ भाड़ा	10001 से 30000 जीआरटी परिमाण वाले क्रेन बर्थ (अवशिष्ट वर्ग) के लिए बर्थ भाड़ा में 90% वृद्धि करने के प्रस्ताव को छोड़कर वर्तमान बर्थ भाड़ा जारी करने का प्रस्ताव किया गया ।	वर्तमान 2 टॉयर / 2 टॉयर स्लाब दर के स्थान पर जलयान के हर वर्ग के प्रति सिंगल स्लाब प्रस्ताव । ज्यादातर जलयान परिमाण के आधार पर 114% से 212% रेंज में वृद्धि का कारण है ।



(v)	वार्फेज :		
	(क) पेट्रोलियम उत्पादः	15% छूट	मूल प्रस्ताव (अर्थात् 15% छूट) के अनुरूप रखा गया ।
	(ख) कूड़ ऑयल	42% छूट (लेवी का यूनिट कि.ली. से बदलकर प्रति टन किया गया )	मूल प्रस्ताव (अर्थात् 42% छूट) के अनुरूप रखा गया ।
	(ग) फर्टिलाइजर (एमओपी को शामिल करके)	5% छूट	वर्तमान दर प्रस्तावित की गई (छूट नहीं)
	(घ) लोहा अयस्क एवं पेल्लेट्स	यांत्रिक एवं कन्वेंशनल संभलाई - यथापूर्व स्थिति	* यांत्रिक संभलाई - 15% से 16% तक वृद्धि * कन्वेंशनल संभलाई - 82% से 94% वृद्धि
	(च) सभी तरह के कोल, कोक और कोल टॉर पिच	8% छूट	वर्तमान दर प्रस्तावित की गई (छूट नहीं)
	(छ) तरल अमोनिया, मोल्टन सल्फर, रॉक फासफेट और गंधक	6% छूट	वर्तमान दर प्रस्तावित की गई (छूट नहीं)
	(ज) जिप्सम, मेथनॉल और रद्ध तेल	नई कार्गो मर्दों के लिए वार्फेज प्रस्तावित की गई ।	नई कार्गो मर्दों के लिए वार्फेज मूल प्रस्ताव के अनुसार प्रस्तावित की गई । वार्फेज दर, और एक कार्गो अर्थात् बायो-डीजल के लिए शुरू करने का प्रस्ताव है ।

9. वि पो ट्र ने संशोधित प्रस्ताव के साथ संशोधित दर मान उपभोक्ताओं को / उपभोक्ता निकायों को पूर्व में उनकी टिप्पणियों के लिए, यदि है तो, विचार करते हुए परिचालित किया गया था । उपभोक्ता / उपभोक्ता संगठन से प्राप्त टिप्पणी वि पो ट्र को विचार जानने हेतु फीडबैक सूचना के रूप में भेजी गई । उपभोक्ता / उपभोक्ता संगठन से दिये गये विवरण और टिप्पणी पर वि पो ट्र ने अपने विचार प्रस्तुत किये ।

10. तदनुसार, वि पो ट्र ने अपने दिनांक 1 सितंबर 2010 के पत्र में सभी बर्थों का संभलाई प्रचालन पूरा होने के बाद सामान्य कार्गो बर्थ (जीसीबी) से कार्गो नहीं ले जाने पर 20 जून 2010 से तदर्थ के आधार पर वर्तमान में लागू डेमरेज प्रभार को करने का अनुरोध किया । इस संदर्भ में वी पो ट्र द्वारा तैयार किये गये मुख्य पाइंट निम्नांकित है : क अनुमोदित एवं अधिसूचित

(i) जलयान से उतारने / जलयान में शिपमेंट पूरा करने के बाद बाह्य बंदरगाह में सामान्य कार्गो बर्थ (जीसीबी) से कार्गो नहीं ले जाने पर वर्तमान दरमान की धारा 4.6.2 के नोट 6 के अंतर्गत निम्नांकित डेमरेज प्रभार निर्धारित करता है :

(क) पहले पाँच घंटे	मुफ्त
(ख) 6 से 10 घंटे	प्रति घंटे या उसके अंश पर रु. 5,000
(ग) 11 से 15 घंटे	प्रति घंटे रु. 10,000
(घ) 16 वें घंटे से आगे	प्रति घंटे या उसके बाद रु. 25,000

- (ii) ज्यादातर संभलाई एजेंट वार्फ से कार्गो की उतराई / शिपमेंट पूरा करने के बाद से 24 घंटे या उससे ज्यादा समय कार्गो की निकर्षण के लिए लेते हैं। परिणाम स्वरूप, अगले जलयान जो वहीं बर्थ पर ठहराया गया है, कार्गो संभलाई प्रचालन एक या उससे ज्यादा दिनों तक नहीं पाता, जिससे पोर्ट के निष्पादन पर उसका प्रभाव पड़ जाता है।
- (iii) यह बताते हुए कि संभलाई एजेंट वार्फ से मेविंग निकास सुनिश्चित करने के लिए पर्याप्त संख्या में डंपर और पे लोडर्स का उपयोग नहीं करते जिससे, जो निष्पादन पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ता है, पोर्ट ने जीसीबी बर्थ पर लागू डेमेरेज प्रभार दरमान की धारा 4.6.2 के नोट के अनुसार सभी बर्थों के लिए 20 जून 2010 से तदर्थ के आधार पर लागू किया।

11.1 दिनांक 28 सितंबर 2010 के पत्र में वि पो ट्र को सूचित किया गया जीसीबी पर लागू वर्तमान शर्त, पोर्ट द्वारा सभी बर्थों पर तदर्थ पर लागू करना टारिफ मार्गदर्शन 2005 के खंड 2.17.1 से 2.17.3 के अनुरूप नहीं है। दिशा निर्देशों में बताया गया है कि तदर्थ पर, तुलनायोग्य स कार्गो पर वर्तमान अधिसूचित दर से निकाली नहीं चाहिए और संबंधित पार्टियों / उपभोक्ताओं की उस पर सहमति होनी चाहिए हाल ही के मामले में उठाई गई दर को उपभोक्ताओं की सहमति नहीं थी। अतः वि पो ट्र से अनुरोध है कि टारिफ निर्धारण व्यवस्था को स्पष्ट करें जिसके प्रश्न पोर्ट द्वारा तदर्थ दर वसूल की जाती है और कुछ अन्य पदों पर सूचना / स्पष्टीकरण दें।

- (i) पिछले दो वर्ष से जहाँ कार्गो संभलाई एजेंटों ने वार्फ से कार्गो निकाली के लिए पर्याप्त संख्या में डंपर और पे लोडर्स को नियोजित नहीं किया जिससे पोर्ट निष्पादन पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ने के उदाहरण दें।
- (ii) पोर्ट की प्रति बर्थ पर भिन्न कार्गो मदों की घाटवार, कार्गोवार औसतन संभलाई दर और पिछले दो वर्ष की औसतन निकास दर का विवरण दें।
- (iii) पिछले दो वर्षों में वार्फ साईड पर कार्गो निकासी में विलंब के कारण प्रतीक्षा करनेवाले जलयानों की संख्या बतायें।
- (iv) वर्तमान नोट का प्रयोग सभी घाटों के लिए अस्थायी उपाय है या दरमान में इस शर्त को स्थायी रूप से शामिल करने का प्रस्ताव है, स्पष्ट करें।
- (v) प्रस्तावित व्यवस्था के लेखा पर संभव प्रोदभूत अतिरिक्त आय का विवरण दें।

11.2. वि पो ट्र ने जवाब नहीं दिया।

12. सामान्य संशोधन प्रस्ताव की प्रारंभिक संवीक्षा के आधार पर वि पो ट्र से हमारे दिनांक 4 अक्टूबर 2010 के पत्र में विविध पाइंटों पर सूचना / स्पष्टीकरण देने का अनुरोध किया गया। संयुक्त सुनवाई के बाद हमारे द्वारा उठाये गये प्रश्नों पर वि पो ट्र ने जवाब दिया जो बाद के पैराग्राफ में दिये गये हैं।

13.1. विशाखपट्टणम पोर्ट ट्रस्ट में 2 नवंबर 2010 को इस मामले में संयुक्त सुनवाई हुई। अपने प्रस्ताव के लिए वि पो ट्र ने पवर पाइंट प्रेजेंटेशन तैयार किया। संयुक्त सुनवाई में वि पो ट्र और संबंधित उपभोक्ता / संगठन निकायों ने अपने विचार प्रस्तुत किये।

13.2. संयुक्त सुनवाई पर हुई सहमति के अनुसार, वि पो ट्र को 4 अक्टूबर 2010 को जारी हमारी विस्तृत प्रश्नावली पर 10 दिन के अंदर अर्थात् 12 नवंबर 2010 तक जवाब देने की सलाह दी। ऐसा करते हुए, पोर्ट से निम्न मदों पर आवश्यक स्पष्टीकरण / अतिरिक्त सूचना देने का अनुरोध किया गया :

- (i) सरकार की बर्थिंग नीति और स्टीवडोरिंग नीति का इसके द्वारा लागू की गई ट्रेड रियायत योजना उल्लंघन नहीं करता, इसकी पुष्टि करें।।
- (ii) अगले तीन वर्षों के लिए यातायात प्रक्षेपण के उसी स्तर पर अधिक या कम अनुरक्षण के प्रस्ताव के संदर्भ में, यह स्पष्ट करें कि क्या इसके द्वारा प्रक्षेप किया गया यातायात 5 वर्षीय योजना और पोर्ट की व्यापार योजना दिखाये गये प्रक्षेपण की पुष्टि करता है।
- (iii) पोर्ट ने प्रस्तुत किया कि अगले 3 वर्षों में कुछ नवीकरण और मरम्मत कार्यक्रम लेने को दृष्टि में रखते हुए क्षमता को सीमित किया जाए। इस संदर्भ में, पोर्ट को विविध योजनाओं और कुछ कार्य पूरा होने संभाव्य तिथि सहित वर्तमान स्थिति का विवरण देने का सलाह दिया। आगे, पोर्ट को अगले तीन वर्षों के दौरान वर्षवार क्षमता देने के लिए भी सलाह दिया।
- (iv) प्रस्तावित तार्किकता से उत्पन्न टॉरिफ भार को धीरे धीरे सामान्य करने के लिए जलयान संबंधित प्रभारों की तर्कसंगतता के लिए उपभोक्ताओं के अनुरोध को सवीकार करना। पोर्ट बी ओ टी बर्थों के लिए उन बर्थों से प्राप्त समुचित लागत के संदर्भ में अलग बर्थ भाड़ा दर निर्धारित करने की संभवना की जाँच करें।

13.3. संयुक्त सुनवाई के समय चर्चा किये गये पाइंटों के संदर्भ में, वि पो ट्र ने दिनांक 24 नवंबर 2010 के पत्र में उत्तर दिये। वि पो ट्र ने संशोधित लागत सूची और दरमान सहित स्पष्टीकरण और मान दरों को दिया। वि पो ट्र द्वारा प्रस्तुत किये गये मुख्य पाइंटों का सारांश नीचे दिया गया है :

- (i) बर्थिंग नीति प्रतिपदान वैयक्तिक महा पत्तन स्तर पर किया जाए और इस संदर्भ में इसके लिए केंद्रीय सरकार से कोई अलग नीति या दिशानिर्देश नहीं है। फिर भी, इस पोर्ट में किसी बर्थिंग प्राथमिकता के संबंध में समय समय पर जारी किये गये सरकारी निदेश बर्थिंग नीति के रूप में पालन किये जाते हैं। सरकारी स्टीवडोरिंग नीति को ट्रेड रियायत योजना से कोई संबंध नहीं है, वे मूलतः पोर्ट में कार्गा को आकर्षित बनाये को रखने के लिए प्रारंभ किया और ऐसी ट्रेड नीति ट्रेड उपभोक्ताओं के लिए शुरू की गई।
- (ii) पाँच वर्षीय योजना के अनुसार वि पो ट्र का यातायात प्रक्षेपण एवं व्यापार योजना के अनुसार वर्षवार यातायात प्रक्षेपण प्रस्तुत किया गया। नोट के अगले भाग में अर्थात् हमारे प्रश्नों पर वि पो ट्र के उत्तर में यह विवरण बताये गये।
- (iii) (क) पोर्ट ने वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक की विविध योजनाएँ और उस पर वर्तमान स्थिति का विवरण नीचे दिया गया :

परियोजना का नाम	पूरा होने की संभाव्य तिथि	निवेश दर	स्थिति
<b>2010-11</b>			
लॉन्चेस एवं बाजस की अधिप्राप्ति		8.00	कार्य प्रगति पर है - 31.10.2010 तक रु. 3.31 करोड़ व्यय ।
डॉक क्षेत्र में केआर & सन्स पर 2 लेइन सड़क को चौड़ा करना	मार्च, 2010	3.40	कार्य पूरा हो गया
पोर्ट कनेक्टिविटी के उत्तरी दिशा में सर्विस सड़क का निर्माण		6.17	कार्य प्रगति पर है - 31.10.2010 तक रु. 3.78 करोड़ व्यय ।
पूर्व यार्ड सर्विस सड़क का रिबैपिंग		3.51	कार्य प्रगति पर है ।
अतिरिक्त स्टॉकिंग स्थल का विकास		7.50	कार्य पूरा हो गया ।
गैर योजना पूँजी कार्य		2.38	कार्य प्रगति पर है ।
ओ एच सी के पश्चिम में सड़क को मजबूत करना		1.49	कार्य पूरा हो गया
पर्यावरण उपाय		6.60	कार्य प्रगति पर है 31.10.2010 तक रु. 3.55 करोड़ व्यय
गैर योजन पूँजी कार्य - ओ एच सी		3.00	कार्य प्रगति पर है ।
आर एवं डी यार्ड के कॉरिडोर को मजबूत करना ।		3.25	कार्य प्रगति पर है - 31.10.2010 तक रु. 2.10 करोड़ व्यय ।
एस एस नगर की सड़कों को चौड़ा और मजबूत करना ।		1.01	कार्य प्रगति पर है ।
फ्लाई ओवर ब्रिड्ज के लिए एम एस लोवर		0.05	कार्य पूरा हो गया ।
गैर योजन कार्य - संपदा		2.62	कार्य प्रगति पर है ।
इल्यूमिनेशन और विद्युत आपूर्ति पद्धति में सुधार		0.32	कार्य पूरा हो गया ।
<b>2010-11 के लिए कुल</b>		<b>49.30</b>	
<b>2011-12</b>			
दूसरे चरण में आंतरिक बंदरगाह प्रवेश चैनल का और टर्निंग सर्किल ड्राफ्ट को 11 मीटर से 12.5 मी गहरा और चौड़ा करना ।	सितंबर 2011	70.00	एक ही बिडुर द्वारो अत्यधिक रकम क्वोट करने के कारण निविदा रद्द किया गया । साफ्ट सोयल ड्रेजिंग पार्ट कार्य को डी सी आई को सौंप दिया और रॉक ड्रेजिंग निविदा के संदर्भ में नोटिस जारी किया । 9.9.2010 को खोली गयी निविदायें तकनीकी मूल्यांकनाधीन है ।

ट्रैक्टर टग स्वर्ण और नेत्रावती का पुनःस्थापना	जुलाई 2011	83.20	कार्यादेश 5.03.09 को जारी किया किया पूर्ति की तिथि जुलाई 2011 ।
पोर्ट सड़कों का सुधार एवं विकास	मार्च 2011 (चालू योजनायें)	40.00	लिये गये उप योजनाओं की संख्या : 34 पूरा की गई योजनायें 30 प्रगति पर 2 प्राक्कलन स्तर पर 2 भौतिक प्रगति 99%
पोर्ट रेल्वे पद्धति में सुधार एवं विकास	मार्च 2011 (चालू योजनायें)	35.00	लिये गये उप योजनाओं की संख्या : 29 पूरा की गई योजनायें 15 प्रगति पर 4 निविदा स्तर पर 4 प्राक्कलन स्तर पर 6 भौतिक प्रगति 63%
फ्रेज II में पर्यवरण बढ़ानेवाली योजनायें - एवं आंतरिक चैनल के दक्षिण तट पर स्लोप प्रोटेक्शन का प्रावधान	मार्च 2011	38.00	संघटित करने के लिए कार्यादेश जारी प्रगति पर है । भौतिक प्रगति 16.56% है ।
ड्राफ्ट 12.5 मीटर ड्राफ्ट जलयानों को ठहराने के लिए घाटों को मजबूत करना ।	फरवरी 2011	35.20	11.08.09 को कार्यादेश जारी किया । भौतिक प्रगति 31% है ।
गैर योजना पूंजी कार्य - ओएचएस		2.00	
गैर योजना पूंजी कार्य - ओएचसी		2.00	
गैर योजना पूंजी कार्य - संपदा		2.50	
<b>2011-12 के लिए कुल</b>		<b>307.90</b>	
<b>2012-13</b>			
आंतरिक बंदरगाह प्रवेश चैनल का और टर्निंग सर्किल ड्राफ्ट को 12.5 मीटर से 14 मीटर तकदूसरे स्तर पर गहरा और चौड़ा करना ।	जून 2012	244	मंत्रालय से रु. 244 करोड़ का प्राक्कलित लागत का मूल अनुमोदन दिनांक 21.6.2010 को प्राप्त हुआ और सक्षम प्राधिकार के अनुमोदन के लिए ईएफसी ज्ञापन मंत्रालय को दिनांक 06.07.2010 भेजा गया ।
(ओएचसी) का नवीकरण - स्टेकर आदि का पुनःस्थापन	मार्च 2012	45.00	बिड़ 12.3.2010 को खोला गया और वह तकनीकी मूल्यांकनाधीन है ।
बकेट वील रिक्लेमर का प्रापण	मार्च 2012	16.41	एम ओ एस द्वारा परिचालित मानक निविदा कागजात के आधार पर नई निविदा को आमंत्रित किया ।
12.5 मीटर ड्राफ्ट जलयानों को ठहराने के लिए ईक्यू7, डब्ल्यूक्यू4 एवं 5 बर्थ का मजबूतीकरण ।	मार्च 2012	18.00	फ्रेज I के रूप में 5 बर्थों का मजबूतीकरण कार्य पूरा होने के बाद लिया जाएगा ।

डब्ल्यूक्यू1 के रिटर्न अंत और डब्ल्यूक्यू8 के रिटर्न अंत का निर्माण और एसएल केनाल का विकास, इक्यू5 और इक्यू6 बर्थों को चौड़ा करना ।	मार्च 2012	33.37	योजना अभी शुरू की जानी है ।
विद्युत आपूर्ति पद्धति में सुधार	मार्च 2012	10.00	i). टीटी7 और टीटी9 पर पेनल का प्रतिस्थापन कार्य पूरा हो गया । ii). एचटी पेनल का पुनःस्थापन । कार्य दिनांक 25.6.09 को पूरा हुआ iii) 132 के वी कंट्रोल पेनल का प्रापण । कार्य पूरा हुआ ।
सूचना तकनीकी परियोजना	मार्च 2012	10.00	कंप्यूटरों का पुनःस्थापन एवं प्रापण और हार्डवेयर रखने का कार्य पूरा हुआ । अस्पताल, प्रबंधन में साफ्टवेयर पूरा हुआ । ईआरपी सोल्यूशन कार्य प्रगति पर है ।
वि पो ट्र के आंतरिक बंदरगाह में 12.5 मीटर के लिए बर्थ ओआर1 ओआर2 का पुनःनिर्माण करना ।	मार्च 2013	182.20	बर्थ को 12.5 मी. तक मजबूत करने के लिए तकनीकी संभाव्यता का ड्राफ्ट आईपीए से प्राप्त हुआ जिसकी जाँच की जा रही है ।
<b>2012-13 के लिए कुल</b>		<b>558.98</b>	

(ख) 31 मार्च 2010 को पोर्ट क्षमता का निर्धारण किया गया और वि पो ट्र द्वारा भिन्न परियोजनाओं को दृष्टि में रखते हुए क्षमता में वृद्धि को दी गई सूचना (वर्षवार) नीचे तालिकाबद्ध की गई है :

(रूपया लाख टनों में)

<b>31.3.2010 तक निर्धारित क्षमता (2009-10)</b>	<b>622.70</b>
<b>जोड़ : 2010-11 के दौरान अतिरिक्त क्षमता</b>	
1) 5 बर्थों का मजबूतीकरण	6.00
<b>31.3.2011 तक निर्धारित क्षमता (2010-11)</b>	<b>628.70</b>
<b>जोड़ : 2011-12 के दौरान अतिरिक्त क्षमता</b>	
गरहराई का दूसरी चरण	12.00
3 बर्थों का मजबूतीकरण	5.00
डब्ल्यूक्यू 1 रिटर्न अंत का निर्माण	5.00
एबीएम सुविधा (बढ़ती हुई)	80.00
गरहराई का तीसरी चरण	30.00
<b>31.3.2012 तक निर्धारित क्षमता (2010-11)</b>	<b>760.70</b>
<b>जोड़ : 2012-13 के दौरान अतिरिक्त क्षमता (पीपीपी के आधार पर दिये गये बीओटी परियोजनाओं को शामिल करते हुए)</b>	

डब्ल्यूक्यू 6 बर्थ का विकास	20.80
ईक्यू 7 यांत्रिक	22.00*
ईक्यू 10 का निर्माण	18.40
यांत्रिक एवं जीसीबी का उन्नती	45.00 *
डब्ल्यूक्यू 7 बर्थ का विकास	56.60
डब्ल्यूक्यू 8 बर्थ का विकास	34.00
ईक्यू 1 का विकास	34.00*
ईक्यू 1 क का विकास	73.60
<b>31.03.2013 तक निर्धारित क्षमता</b>	<b>1087.70</b>

(\*) वर्तमान बर्थों की अतिरिक्त क्षमता पर विचार करना ।

नोट : भविष्य में कार्गो के परिवर्तन से क्षमता बदल सकती है ।

(iv) (क) ट्रेड के अनुरोध को दृष्टि में रखते हुए और टॉम्प के जलयान संबंधित प्रभार की समीक्षा करने के परामर्श पर, वि.पो.ट्र. ने 30,000 जी आर टी से कम वाले जलयान के लिए तर्कसंगतता कठिन होने के कारण बर्थ भाड़ा प्रभारों की समीक्षा की । इन जलयानों पर प्रभाव सामान्य करने के लिए जी आर टी के दो स्लैब में संशोधित बर्थ भाड़ा प्रभार प्रस्तावित किया गया । अब प्रस्तावित संशोधित बर्थ भाड़ा प्रभार नीचे दिया गया है :

लोहा अयस्क	प्रति घंटे प्रति जीआरटी (यूएस \$ में)
42000 जीआरटी तक	0.01710
42000 जीआरटी से अधिक	0.00810
पीओएल जलयान	
30000 जीआरटी तक	0.00270 (न्यूनतम 27 यूएस \$ की शर्त पर)
30000 जीआरटी से अधिक	0.00400
अवशिष्ट क्रेन बर्थ	
30000 जीआरटी तक	0.00670 ( न्यूनतम 27 यूएस \$ की शर्त पर)
30000 जीआरटी से अधिक	0.01000
अवशिष्ट नॉन क्रेन बर्थ	
30000 जीआरटी तक	0.00270 (न्यूनतम 27 यूएस \$ की शर्त पर)
30000 जीआरटी से अधिक	0.00400

उपर्युक्त समीक्षित दरों पर विचार करते हुए बर्थ भाड़ा प्रभार पहले प्रस्ताव के अनुसार 290% के स्थान पर 187.23% कम कर दिया गया ।

(ख) बीओटी प्रचालन के लिए अलग टॉरिफ के संदर्भ में, यह बताया जाता है कि, मेसर्स वीसीटीपीएल द्वारा प्रचालित बर्थ के निर्माण के लिए वि पो ट्र ने लगभग रु. 56 करोड़ व्यय किया और मूल्यहास एवं अनुमेय आरओसीईटी रु.9.70 करोड़ वार्षिक है जब कि वि पो ट्र को प्रति वर्ष बर्थ भाड़े से केवल रु. 0.85 करोड़ ही प्राप्त होता है । फिर भी, वि पो ट्र ने वि पो ट्र के नॉन क्रेन बर्थ प्रभार के बराबर नाममात्र बर्थ भाड़ा प्रभार प्रस्तावित किया ।

यह भी बताया जाना है कि इस पोर्ट से कंटेनर यातायात को बढ़ाने के लिए, वि पो ट्र द्वारा पहले ही मेईन लाईन कंटेनर जलयान के पोर्ट देय और पाईलटेज प्रभार में 35% और सभी फ्री लाईन कंटेनर पर 25% का छूट दी गयी है।

उपर्युक्त को दृष्टि में रखते हुए, आगे बी ओ टी प्रचालक के अनुरोध पर विचार नहीं किया गया।

14. हमारे दिनांक 4 अक्टूबर 2010 के पत्र में उठाये गये प्रश्नों पर वि पो ट्र द्वारा दिनांक 24 नवंबर 2010 को जवाब दिया गया। हमारे द्वारा उठाये गये प्रश्न का विवरण और वि पो ट्र द्वारा दिये गये जवाब का सारांश नीचे तालिकाबद्ध किया गया है :

क्र सं.	हमारे द्वारा उठाये गये प्रश्न	वि पो ट्र द्वारा दिये गये जवाब																
1.	सामान्य																	
(1)	प्राधिकार ने सभी महा पत्तन न्यासों को दरमानों में निर्धारित दरों को स्व निर्णय पर मुख्यतः वाणिज्य को ध्यान में रखते हुए कम करने के लिए अनुमोदन दिया । ऐसी छूट, यदि कोई है, वि पो ट्र द्वारा दी गई है तो सूची तैयार करें और यातायात बढ़ाने पर दी गई ऐसे छूट का अनुवर्ती प्रभाव और राजस्व में ऐसी छूट के प्रभाव का मदवार विश्लेषण दें ।	<p>ब्यौरे में दिखाया गया कि टैम्प द्वारा अनुमोदित दर में लचीलेपन के निर्णय के अंतर्गत एसओआर में निर्धारित दरों पर दी गई छूट का विवरण दिया गया है । ब्यौरे में वर्तमान एसओआर के अनुसार सूचित दर को और विविध कार्गो पर ट्रेड नीति के अनुसार वार्फेज दर में अनुमोदित छूट और वर्ष 2010-11 से 2012-13 के प्रत्येक वर्ष के राजस्व में इसके प्रभाव को दिखाया गया है ।</p> <p>विविध कार्गो मद का वार्फेज दर में छूट को ध्यान में रखते हुए वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक वि पो ट्र द्वारा प्राक्कलित कार्गोवार राजस्व (अर्थात् छूट), नीचे दिया गया है :</p> <p style="text-align: right;">(रूपया लाख में)</p> <table><tr><td>कूड ऑयल *</td><td>11775.52</td></tr><tr><td>कोकिंग कोल</td><td>1311.24</td></tr><tr><td>थर्मल कोल</td><td>45.00</td></tr><tr><td>फर्टिलेजर एवं फर्टिलेजर कच्चा माल</td><td>243.00</td></tr><tr><td>लोहा अयस्क</td><td>1290.00</td></tr><tr><td>लोहा अयस्क स्लारी</td><td>867.60</td></tr><tr><td>अन्य कार्गो - बीएफ स्लॉग, अल्युमिना, लाईमस्टोन, बाक्साइट और</td><td>135.00</td></tr><tr><td>कुल</td><td>15667.36</td></tr></table> <p>* कूड ऑयल के संदर्भ में, वि पो ट्र ने बताया कि दर में छूट के कारण, एच पी सी एल ने 2007-08 और 2008-09 के दौरान प्रति वर्ष न्यूनतम 90 लाख टन और 2008-09 से 2014-15 के दौरान प्रति वर्ष 100 लाख टन के यातायात करने का आश्वासन दिया । साथ ही, वे वि पो ट्र के साथ एसपीएम लगा रहे हैं । वि पो ट्र के साथ कूड यातायात रखने में उन्हें छूट दिया गया संभलाई गतिविधि में लगातार अधिशेष के कारण भी दर में छूट दी गई ।</p>	कूड ऑयल *	11775.52	कोकिंग कोल	1311.24	थर्मल कोल	45.00	फर्टिलेजर एवं फर्टिलेजर कच्चा माल	243.00	लोहा अयस्क	1290.00	लोहा अयस्क स्लारी	867.60	अन्य कार्गो - बीएफ स्लॉग, अल्युमिना, लाईमस्टोन, बाक्साइट और	135.00	कुल	15667.36
कूड ऑयल *	11775.52																	
कोकिंग कोल	1311.24																	
थर्मल कोल	45.00																	
फर्टिलेजर एवं फर्टिलेजर कच्चा माल	243.00																	
लोहा अयस्क	1290.00																	
लोहा अयस्क स्लारी	867.60																	
अन्य कार्गो - बीएफ स्लॉग, अल्युमिना, लाईमस्टोन, बाक्साइट और	135.00																	
कुल	15667.36																	



(2)	महा पत्तन न्यास अधिनियम धारा 42 (3) के अंतर्गत कोई योग्य सेवा पोर्ट द्वारा प्राधिकृत किसी सेवा उपलब्ध कर्ता द्वारा दी गयी है जाँच करें। यदि है तो, वि पो ट्र टॉरिफ मार्गदर्शन के अध्याय 7 के संदर्भ में कार्रवाई शुरू किया जाए।	प्राइवेट सेवा प्रबंधक द्वारा जीसीबी पर फ्लोटिंग क्रेन, बार्जेंस, बंकर बार्जेंस और संभलाई उपस्कर उपलब्ध कराये गये और जलयान पर प्रबंध किये गये उक्त क्रेन, बार्जेंस और उपस्कर सेवा के लिए प्रभार सीधा आयातक / स्टीवडोर्स द्वारा सेवा प्रबंधक को भुगतान किया गया और ऐसे प्रचालन में वि पो ट्र की कोई मध्यस्थता नहीं है। यदि टैम्प दावा करता है कि सेवा प्रबंधक द्वारा वसूल किए गए ऐसे प्रभार प्राधिकार की सीमा के अंदर आते हैं तो इस संदर्भ में वि पो ट्र उनको टैम्प से मिलने के लिए सुझाव देगा।
(3)	टॉरिफ दिशानिर्देश 2005 की सिफारिश है कि टॉरिफ का संबंध उत्पादन के बेंचमार्क स्तर से होना चाहिए। 11 मई 2006 का पारित संशोधित अंतिम टॉरिफ आदेश के पैरा 12 (एल) में प्राधिकार ने पोर्ट को अनुकूल प्रोत्साहन / अप्रोत्साहन योजनाओं का प्रस्ताव रखने का सुझाव दिया। पोर्ट ने वर्तमान टैरिफ संशोधन प्रस्ताव में विविध प्रचालन/ सेवाओं के लिए अनुरक्षीय उत्पादन स्तर के दर में कुछ नहीं बताया है। इसे दरमान में शामिल किया होगा और उत्पादन बेंचमार्क के निर्धारण के लिए अपनाये गये आधार का विवरण दिया होगा। ऐसा करते समय, नेशनल ट्रिब्यूनल अवार्ड द्वारा घोषित संशोधित मैनिंग स्तर पर विचार किया गया, इसकी पुष्टि करें।	टॉरिफ का संबंध उत्पादन के बेंचमार्क स्तर से जोड़ने के मामले का परीक्षण किया गया और बेंचमार्क के निर्धारण और उसके कार्यान्वयन में व्यवहारिक कठिनाई के कारण यह उपयुक्त नहीं लगा। पहले, 2001 एसओआर में वस्तुवार प्रति टुक प्रति शिफ्ट के उत्पादन दर का उपलब्ध बेंचमार्क एसओआर 2006 में व्यवहारिक कठिनाई के कारण निकाल दिया गया। अभी, पोर्ट अपनी विविध संरचनाओं, कार्गो संभलाई सुविधाओं के यांत्रिकरण के स्वतः परिवर्तन चरण की दिशा में है। विविध निष्पादन संकेतों के लिए संबंधित मानक निश्चित करने हेतु सूचना तकनीकी का पूर्ण उपयोग हो रहा है। इस परिवर्तन चरण के दौरान योजनाओं को प्रोत्साहन / अप्रोत्साहन के रूप में दिखाने का प्रस्ताव सही नहीं है। वि पो ट्र को कुछ समय तक प्रचालन को मॉनिटर करने के लिए विविध कारण जैसे स्टीवडोर का निष्पादन और सी एवं एफ ऐजेंट, नई ट्रिब्यूनल अवार्ड के अंतर्गत सीएचडी कर्मकार, निष्पादन में नए उपस्कर (हार्बर मोबाईल क्रेन) आदि का परिचय करने के लिए पूर्ण समय के आधार पर मूल्यांकन करना है। अतः इस समय वि पो ट्र किसी भी प्रोत्साहन / अप्रोत्साहन योजनाओं को लागू करने का इच्छुक नहीं है। ये योजनाएँ टॉरिफ प्रस्ताव के द्वारा दिखाई जा सकती हैं। फिर भी, विविध सुविधाएँ जैसे बर्थ आरक्षण योजना, ट्रेड नीति के अंतर्गत परिमाण के आधार पर छूट आदि के साथ साथ योग्य आयातक/निर्यातकों के वॉर्फेज में छूट दिया गया। यह भी बताया गया कि प्रोत्साहन / अप्रोत्साहन जैसी योजनाओं को विशेष रूप से वर्तमान प्रस्ताव में रखने की आवश्यकता नहीं है परन्तु, विशेष प्रकार के कार्गो एवं प्रचालन के प्रकार के लिए ट्रेड के अनुरोध पर इसे सही समय पर प्रस्तावित किया जा सकता है। आगे, वर्तमान वि पो ट्र एसओआर के सामान्य नियम और शर्तों के खंड 12 में छूट एवं रियायत पर विचार होता है बर्तत कि उन्हें समुचित समय पर प्रयोग किया जाए।
II.	वित्तीय / कास्ट स्टेटमेंट	
(1)	पोर्ट द्वारा वर्ष 2006-07 से 2009-10 तक के लिए दी गई समाधानात्मक तालिका वार्षिक लेखा में रिपोर्ट किये अनुसार कुल प्रचालन आय कुल व्यय एवं कुल अधिशेष का कास्ट स्टेटमेंट में दिये गये आंकड़ों के संदर्भ में समाधान करती है। इस संदर्भ में निम्नांकित पाइंटों पर स्पष्टीकरण दें।	

<p>(i) समाधानात्मक तालिका में जलयान संबंधित आय और संपदा आय से संबंधित समायोजन नहीं दिखाया गया । दूसरी ओर कास्ट स्टेटमेंट में दिखाई गई जलयान और संपदा संबंधित आय वार्षिक लेखा के प्रति शीर्ष के अंतर्गत दिखाई गई आय से मिलान नहीं करती । उसी प्रकार, व्यय के बारे में भी, प्रति गतिविधि के लिए किये समायोजन समाधानात्मक तालिका में नहीं दिये गये हैं । पोर्ट को वर्ष 2006-07 से 2009-10 की कास्ट स्टेटमेंट में विचार किये गये आंकड़ों के साथ वार्षिक लेखा में दिये गये आय और प्रति शीर्ष का समाधान देने का सुझाव दिया गया ।</p>	<p>पोर्ट द्वारा वर्ष 2006-07 से 2009-10 के वार्षिक लेखा में दिये गये आय और व्यय के प्रति शीर्ष का कास्ट स्टेटमेंट के दिये गये आंकड़ों के साथ मिलान किया गया ।</p>
<p>(ii) पोर्ट ने बताया जाता है कि सीएचएलडी से संबंधित आय और व्यय को इस संबंध में फाईल किये गये अलग प्रस्ताव के रूप में नहीं देखा गया । यह अवलोकन किया गया कि वि पो ट्र द्वारा दिनांक 4 मई 2010 के पत्र सं. विस/कास्ट/सीएचडी/लेवी/10 के द्वारा फाईल किये गये अलग प्रस्ताव में दिये गये आय और व्यय ब्यौरा से सीएचडी से संबंधित आय और व्यय के ब्यौरों का मिलान नहीं हो रहा है । उदाहरण के लिए, दिनांक 4 मई 2010 के प्रस्ताव में सीएचडी गतिविधियों के लिए सितंबर 2008 से 31 मार्च 2009 अवधि तक कुल आय रु. 2267.16 लाख और वर्ष 2009-10 के लिए रु. 3173.1 लाख दिखाई गयी । सामान्य संशोधित प्रस्ताव में, समाधान ब्यौरा से पता लगता है कि वर्ष 2008-09 में सीएचडी की आय कुल आय से नहीं निकाली गई और वर्ष 2009-10 के लिए सीएचडी का आय रु. 1758 लाख कुल आय से अलग निकाली गई । जो इसके सीएचडी प्रस्ताव से मिलान नहीं करती । आंकड़ों में ऐसा मिसमेच है व्यय में भी अवलोकित किया गया । वि पो ट्र को फिर से कास्ट स्टेटमेंट की जाँच एवं ठीक करने के और यह दिखाने के लिए 2008-09 और 2009-10 एवं 2009-10 अवधि के लिए सामान्य संशोधन प्रस्ताव ने</p>	<p>वि पो ट्र ने सीएचएलडी के 2009-10 के लेखा मसौदा - जिसे जून 2010 में अंतिम रूप दिया गया - के आधार पर सीएचएलडी के आय और व्यय पर विचार किया गया । जब कि सीएचएलडी के प्रस्ताव में इसकी आय को समायोजन से पूर्व अस्थायी प्राक्कलन पर प्रोदभूत के आधार पर लिया गया । वर्ष 2008-09 के लिए सीएचएलडी आय को कास्ट स्टेटमेंट में दिखाई गयी आय में से अलग किया अर्थात वार्षिक लेखा के अनुसार कुल प्रचालन आय रु. 59972.93 लाख -- सीएचएलडी की आय रु. 1171.46 लाख -- रॉयल्टी की आय (50%) रु. 147.45 = रु. 58654.02 लाख जिस कास्ट स्टेटमेंट (फार्म 3 क) में से लिया गया । वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक की सीएचएलडी का आय पर विचार नहीं किया गया, इसलिए इन वर्षों के लिए मिसमेच का प्रश्न नहीं है ।</p>

	सीएचडी से संबंधित लागत आय और निवदेश की ओवर लेपिंग और वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए प्राक्कलन में भी ओवर लेपिंग न हो इसके लिए अनुरोध किया ।																																	
(2)	वर्ष 2009-10 का प्रशासनिक रिपोर्ट, 2010-11 का संशोधित प्राक्कलन, 2011-12 का बजट प्राक्कलन की एक एक प्रति दी जाए । स्पष्ट करें कि 2010-11 से 2012-13 के लिए प्राक्कलन और संशोधित प्राक्कलन 2010-11 एवं बजट प्राक्कलन 2011-12 पर आधारित है । यदि हाँ तो, संशोधित प्राक्कलन 2010-11 एवं बजट प्राक्कलन 2011-12 में प्राक्कलित प्रति मद का कास्ट स्टेटमेंट से मिलान किया जाए ।	यह प्रस्ताव प्रस्तुत करने के समय में 2009-10 की प्रशासनिक रिपोर्ट और 2010-11 के संशोधित प्राक्कलन एवं 2011-12 के बजट प्राक्कलन की प्रति संकलन की जा रही थी इसलिए प्रस्तुत नहीं की गई । 2010-11 से 2012-13 तक के प्राक्कलन 2010-11 के संशोधित प्राक्कलन और 2011-12 के बजट प्राक्कलन पर आधारित नहीं है । वेतन से अलग अन्य व्यय पर 3.76% की वार्षिक वृद्धि के अनुसार कास्ट स्टेटमेंट में टॉम्प द्वारा सूचित प्राक्कलन पर विचार किया गया । पोर्ट एवं डॉक कर्मचारी और अधिकारियों के संशोधित वेतन एवं भत्ते के अनुसार वेतन एवं मजदूरी को प्राक्कलित किया गया । अब वर्ष 2009-10 की प्रशासनिक रिपोर्ट और संशोधित प्राक्कलन 2010-11 के लिए राजस्व बजट प्रस्ताव और 2011-12 के बजट प्राक्कलन अब तैयार कर लिये गये हैं और दिनांक 29-10-2010 की मंडल बैठक में यह अनुमोदित किये गये, वही आपकी माँग के अनुसार संलग्न किये जाते हैं ।																																
(3)	<b>फार्म 1 - प्रस्ताव की विशिष्टताएँ</b>																																	
	(i) वि पो ट्र प्रस्तावित दर मान में संबंधित टॉरिफ मद उत्पादकता स्तर के बेंचमार्क को शासित शर्त के रूप में शामिल करें ।	3 (सामान्य) पाइंट के लिए उपर्युक्त दी गई टिप्पणी का संदर्भ लें ।																																
	(ii) टेबल 7 में प्रस्तुत टॉरिफ प्रस्ताव में वार्षिक वित्तीय आपत्ति के विवरण प्रस्तुत किये जायें । विचाराधीन सभी वर्षों में जलयान संबंधी प्रभारों से वित्तीय प्रभार शून्य प्राक्कलित किया गया । इस दावे के समर्थन में प्रति जलयान संबंधी टॉरिफ मद के लिए पोर्ट द्वारा प्रस्तावित तर्कसंगतता का राजस्व प्रभावित विश्लेषण प्रस्तुत करें ।	वि पो ट्र द्वारा कार्गो संबंधित प्रभार के साथ साथ जलयान संबंधित दर में परिवर्तन का प्रस्ताव कार्य का विवरण दिया गया । संक्षिप्त विवरण नीचे दिया गया :  कार्गो संबंधित प्रभार (वॉर्फेज प्रभार)  (रूपया लाख में)																																
	इस फार्म में दिये गये विवरण पिछले अवधि वर्ष 2007-08 से 2009-10 के राजस्व में छूट के प्रभाव को दिखाते हैं । यह स्पष्ट नहीं है कि अगले तीन वर्षों के लिए प्रस्तावित टॉरिफ पिछले वर्षों - 2007-08 से 2009-10 में अर्जित राजस्व पर कैसे प्रभाव डालेगा ।	<table><tr><th>विवरण</th><th>2010-11</th><th>2011-12</th><th>2012-13</th></tr><tr><td>(i) डब (वास्तविक - 67.74 प्रस्तावित - 39.00)</td><td>(-) 3388.92</td><td>(-) 4193.30</td><td>(-) 4193.30</td></tr><tr><td>(ii) पीओएल उत्पादन (वास्तविक 67.74 प्रस्तावित - 57.72)</td><td>(-) 571.14</td><td>(-) 561.12</td><td>(-) 641.28</td></tr><tr><td><b>उप कुल क</b></td><td><b>(-) 3980.06</b></td><td><b>(-) 4754.42</b></td><td><b>(-) 4834.58</b></td></tr><tr><td><b>ख. लोहा अयस्क</b></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>(i) लोहा अयस्क (वास्तविक- 13.50 प्रस्तावित - 26.20)</td><td>+ 381.00</td><td>+ 381.00</td><td>+ 381.00</td></tr><tr><td>(ii) लोहा अयस्क - यांत्रिक (वास्तविक - 95.00 प्रस्तावित - 110.00)</td><td>+ 2280.00</td><td>+ 2280.00</td><td>+ 2280.00</td></tr><tr><td>(iii) लोहा अयस्क छूट - ट्रेड नीति (वास्तविक 95.00 प्रस्तावित - 88.23)</td><td>(-) 430</td><td>(-) 430</td><td>(-) 430</td></tr></table>	विवरण	2010-11	2011-12	2012-13	(i) डब (वास्तविक - 67.74 प्रस्तावित - 39.00)	(-) 3388.92	(-) 4193.30	(-) 4193.30	(ii) पीओएल उत्पादन (वास्तविक 67.74 प्रस्तावित - 57.72)	(-) 571.14	(-) 561.12	(-) 641.28	<b>उप कुल क</b>	<b>(-) 3980.06</b>	<b>(-) 4754.42</b>	<b>(-) 4834.58</b>	<b>ख. लोहा अयस्क</b>				(i) लोहा अयस्क (वास्तविक- 13.50 प्रस्तावित - 26.20)	+ 381.00	+ 381.00	+ 381.00	(ii) लोहा अयस्क - यांत्रिक (वास्तविक - 95.00 प्रस्तावित - 110.00)	+ 2280.00	+ 2280.00	+ 2280.00	(iii) लोहा अयस्क छूट - ट्रेड नीति (वास्तविक 95.00 प्रस्तावित - 88.23)	(-) 430	(-) 430	(-) 430
विवरण	2010-11	2011-12	2012-13																															
(i) डब (वास्तविक - 67.74 प्रस्तावित - 39.00)	(-) 3388.92	(-) 4193.30	(-) 4193.30																															
(ii) पीओएल उत्पादन (वास्तविक 67.74 प्रस्तावित - 57.72)	(-) 571.14	(-) 561.12	(-) 641.28																															
<b>उप कुल क</b>	<b>(-) 3980.06</b>	<b>(-) 4754.42</b>	<b>(-) 4834.58</b>																															
<b>ख. लोहा अयस्क</b>																																		
(i) लोहा अयस्क (वास्तविक- 13.50 प्रस्तावित - 26.20)	+ 381.00	+ 381.00	+ 381.00																															
(ii) लोहा अयस्क - यांत्रिक (वास्तविक - 95.00 प्रस्तावित - 110.00)	+ 2280.00	+ 2280.00	+ 2280.00																															
(iii) लोहा अयस्क छूट - ट्रेड नीति (वास्तविक 95.00 प्रस्तावित - 88.23)	(-) 430	(-) 430	(-) 430																															

(iv) लोहा अयस्क स्तूरी ( वास्तविक -62.70 प्रस्तावित - 57.38)	(-)289.20	(-)289.20	(-)289.20
उप कुल ख	+ 1941.80	+1941.80	+1941.80
ग. कोकिंग कोल, थर्मल कोल, फर्टिलिजर, अल्यूमिना, बीएफ स्लॉग, बाक्सआईट ओर, लाईमस्टोन पर ट्रेड नीति के अनुसार छूट	(-) 578.00	(-)578.00	(-)578.00

ख. जलयान संबंधित प्रभारों में तार्किकता का प्रभाव :

टॉरिफ मद	प्रति वर्ष के लिए प्राक्कलित अतिरिक्त आय (रूपया लाख में)
(i) पोर्ट देय	+ 327.49
(ii) पाईलटेज	+ 1634.96
(iii) बर्थ भाड़ा	+ 4830.54
कुल	6792.99

दिनांक 1.4.2007 से एसपीएम को सेट करो के लिए मेसर्स एचपीसीएल के साथ हुए समझौते के अनुसार अधिसूचित दर अर्थात् रु. 67.74 से 39.00 प्रति टा पर कूड ऑयल पर छूट में वृद्धि के कारण पिछले 2007-08 से 2009-10 अवधि में राजस्व में कमी हुई । इसलिए पिछले वर्षों के राजस्व में कमी हुए ।

(4) फार्म 2 ख - यातायात परियोजनाएँ

(i) (क) नौवहन मंत्रालय द्वारा वि.पो.द्र. के लिए निर्धारित की गयी पंचवर्षीय योजना / वार्षिक योजना की प्रतिलिपि प्रस्तुत की जाए । पोर्ट की व्यापार योजना में निहित यातायात प्रक्षेपण भी प्रस्तुत करें । बी ओ टी परिचालकों द्वारा संभलाई किये जाने वाली यातायात प्रक्षेपण परिमाण सहित और बगैर परिमाण के प्रस्तुत करें ।

(क) वि. पोर्ट की 11 वीं पंचवर्षीय योजना कार्य ग्रुप (मार्च 2007) के अनुसार दर्शाया गया यातायात 2008-2012 की अवधि का है । वर्ष 2010-11 और 2011-12 का प्रक्षेपण निम्न लिखित है :

(मिलियन टनों में)

कार्गो	2010-11	2011-12	2012-13
पी ओ एल	19.00	24.00	--
लोहा अयस्क / पैल्लेट्स	17.00	17.30	--
कोल	12.00	12.00	--
कंटेनर	6.00	7.20	--
अन्य	19.90	21.70	--
कुल	73.90	82.20	--

(ख) वि. पोर्ट की व्यापार योजना (फरवरी 2007) के अनुसार वस्तुवार दर्शाया गया यातायात योजना निम्नानुसार है :

(मिलियन टनों में)

कार्गो	2010-11	2011-12	2012-13
पी ओ एल	20.20	22.50	26.00
लोहा अयस्क / पैल्लेट्स	20.00	20.00	23.00
कोल	10.70	11.20	11.80
कंटेनर	2.90	3.50	4.00

अन्य	19.00	20.80	24.90
कुल	72.80	78.00	89.70

(ग) वि. पो. ट्र. द्वारा वस्तुवार दर्शाया गया यातायात निम्नानुसार है :

(मिलियन टनों में)

कार्गो	2010-11	2011-12	2012-13
पी ओ एल	18.00	18.10	18.90
लोहा अयस्क / पैल्लेट्स	18.00	18.00	18.70
कोल	14.50	15.30	15.70
कंटेनर	1.80	2.00	2.20
अन्य	13.19	16.70	21.85
कुल	65.49	70.10	77.35

(घ) बी ओ टी परिचालकों द्वारा संभलाई किया जाने वाला यातायात प्रक्षेप निम्नानुसार है :

(मिलियन टनों में)

बी ओ टी परिचालक	2010-11	2011-12	2012-13
वी सी टी पी एल	1.80	2.00	2.20
वी एस पी लिमिटेड	6.50	6.60	7.00
स्टरलाइट-जी सी बी तकनीक			8.59
मेसर्स एबीजी- डब्लू क्यू-6			0.50
मेसर्स आई एम सी - ईक्यू-10			0.99
डब्लू क्यू 7 एवं 8			5.40

\* यातायात प्रक्षेप बी ओ टी परिचालकों द्वारा संभलाये जाने वाले प्रक्षेपण सहित है ।

(ख) वि. पो. ट्र. यह पुष्टि करें प्रक्षेपण कि क्या यातायात प्राक्कलन पंचवर्षीय योजना / वार्षिक योजना तथा पोर्ट की व्यापारिक योजना के अनुरूप है । लागत विवरणिका में सहमत यातायात प्राक्कलन में पंचवर्षीय योजना / वार्षिक योजना / व्यापार योजना में बनाये गये योजनाओं से यदि कोई भिन्नता है तो, उनके कारण, वर्ष 2010-11 से 2012-13 वर्षों के लिए यातायात प्राक्कलन के आधार सहित स्पष्टीकरण करने की आवश्यकता है ।

पोर्ट द्वारा संकलित यातायात प्रक्षेपण प्रधान कार्गो के लिए प्रमुख उपयोगकर्ताओं के नये संकेत के आधार पर हैं । अन्य कार्गो के मामले में, प्रवृत्ति के आधार पर प्रक्षेपण किये गये हैं ।

(ii) वर्ष 2010-11 के लिए पोर्ट का कुल यातायात वर्ष 2009-10 में संभलाई गयी वास्तविक यातायात का 0.4% तक कम करने का अनुमानित किया गया है । पोर्ट ने

वर्ष 2010-11 के लिए पोर्ट का कुल यातायात, वर्ष 2009-10 में संभलाई गयी वास्तविक यातायात में 0.02% तक सीमांतक कम कर का अनुमान लगाया गया है । वर्ष 2009-10 की वास्तविकता के अपेक्षा वर्ष 2010-11 के

लोहा अयस्क यातायात में 0.7% की कमी, कोल यातायात में 11.5% की कमी तथा पी ओ एल यातायात में करीब 1.6% की कमी का अनुमान लगाया है। इन कार्गो मर्दों में वर्ष 2010-11 में यातायात अनुमान में प्रस्तावित कमी के कारणों की व्याख्या दें।	लिए यातायात प्रक्षेपण निम्नानुसार है : (लाख टनों में)				
	वस्तु	वास्तविक यातायात 2009-10	प्रोजेक्टेड यातायात 2010-11	भिन्नता	2009-10 यातायात पर कटौती %
	लोहा अयस्क	181.08	180.00	1.08	(-)0.60%
	कोल	155.21	141.50	13.71	(-)8.83%
	पी ओ एल	182.90	180.00	2.90	(-)1.59%
	अन्य कार्गो	135.82	153.40	17.58	(+)12.94%
	कुल	655.01	654.90	0.11	(-)0.02%
	उपयोक्तार्ताओं के संकेतकों के अनुसार वर्ष 2010-11 के लोहा अयस्क, पी ओ एल तथा कोल यातायात प्रक्षेप वर्ष 2009-10 से कम थी। साथ ही वर्ष 2009-10 में 2 बर्थों को सुसज्जित करने के लिए काम नहीं हो पाया और 7.12.2010 तक कार्य शुरू होने की संभावना थी। अन्य 3 बर्थों को वर्ष 2010-11 तथा 2011-12 में सुसज्जित करने के लिए ले लिया गया अर्थात् ईक्यू-6 को 5.10.2010 पर, डब्लू क्यू-2 एवं 3 को दि.7.12.2010 के बाद ले लिया गया, तथा 12 महीने के बाद परिचालन किया गया।				
(iii) वित्तीय वर्ष 2010-11 में पहले के पांच महीनों में (अर्थात् अगस्त 2010 तक) वि. पो. ट्र. द्वारा विशेषरूप से संभलायी गयी तथा बी ओ टी परिचालकों द्वारा संभलायी गयी यातायात प्रस्तुत करें।	बी ओ टी परिचालकों, अर्थात् मेसर्स वैजाग सी पोर्ट प्राइवेट लिमिटेड तथा मेसर्स विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड द्वारा वर्ष 2010-11 में अंतिम 5 और 6 महीनों में संभलायी गयी वास्तविक कार्गो निम्नानुसार है:- (लाख टनों में)				
	क्रम सं.	बी ओ टी परिचालक	यातायात 2010-11 (अगस्त 10 तक)	यातायात 2010-11 (सितंबर 10 तक)	
	1	मेसर्स वी एस पी एल	27.35	31.87	
	2	मेसर्स वी सी टी पी एल	9.37	11.46	
		कुल बी ओ टी यातायात	36.72	43.33	
		बी ओ टी बर्थ के साथ कुल यातायात	270.08	325.44	
		बी ओ टी बर्थ के बिना कुल यातायात	233.36	282.11	
(iv) वर्ष 2011-12 में लोहा अयस्क यातायात तथा पी ओ एल कार्गो में वर्ष 2010-11 के प्रादकलन से उचित उत्पादन होने की प्रत्याशा नहीं रखने के कारणों का विवरण दें।	वर्ष 2010-11 और 2011-12 वर्षों में लोहा अयस्क और पी ओ एल की अनुमानित यातायात : (लाख टनों में)				
	कार्गो	2010-11	2011-12	वर्ष 2010-11 के अधिक अनुमान में % भिन्नता	
	लोहा अयस्क	180.00	180.00	0.00%	
	पी ओ एल	180.00	181.00	(+)0.56%	
	अन्य कार्गो	294.90	340.00	(+)15.29%	
	कुल	654.90	701.00	(+)7.03%	

		पोर्ट, पी ओ एल तथा लोहा अयस्क में 0.56% उत्पादन का पूर्वानुमान करती है और 2010-11 में उसी स्तर की प्रत्याशा है ।																				
(v)	बी ओ टी परिचालकों, अर्थात् बैजाग सी-पोर्ट लिमिटेड तथा विशाखा कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड को वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए विचार की गयी यातायात प्राक्कलन के आधार का स्पष्टीकरण दें । टी ई यू के बराबर के संबंध में वी सी टी पी एल यातायात अनुमान भी अलग से सूचित करें ।	बी ओ टी परिचालकों का यातायात अनुमान :- (लाख टनों में) <table><tr><th rowspan="2">वर्ष</th><th rowspan="2">मेसर्स वी एस पी एल मात्रा</th><th colspan="2">मेसर्स वी सी टी पी एल मात्रा</th><th rowspan="2">प्राक्कलन के लिए आधार</th></tr><tr><th>मात्रा</th><th>टी ई यू एस का संख्या</th></tr><tr><td>2010-11</td><td>65.00</td><td>18.00</td><td>123,400</td><td rowspan="3"></td></tr><tr><td>2011-12</td><td>66.00</td><td>20.00</td><td>135,000</td></tr><tr><td>2012-13</td><td>70.00</td><td>22.00</td><td>150,000</td></tr></table>	वर्ष	मेसर्स वी एस पी एल मात्रा	मेसर्स वी सी टी पी एल मात्रा		प्राक्कलन के लिए आधार	मात्रा	टी ई यू एस का संख्या	2010-11	65.00	18.00	123,400		2011-12	66.00	20.00	135,000	2012-13	70.00	22.00	150,000
वर्ष	मेसर्स वी एस पी एल मात्रा	मेसर्स वी सी टी पी एल मात्रा			प्राक्कलन के लिए आधार																	
		मात्रा	टी ई यू एस का संख्या																			
2010-11	65.00	18.00	123,400																			
2011-12	66.00	20.00	135,000																			
2012-13	70.00	22.00	150,000																			
(vi)	पिछले वर्ष 2006-07 से 2009-10 अवधि के लिए, साथ ही वर्ष 2010-11 से 2012-13 वर्षों के लिए क्रम सं.111, 2 ए फार्म में प्रस्तुत की गयी पोर्ट की डिजाइन्ड क्षमता, दि. 26 मई 2009 के मूल प्रस्ताव में प्रस्तुत की गयी डिजाइन्ड क्षमता से भिन्न है । कृपया वर्ष 2006-07 से 2009-10 तक प्राप्त की डिजाइन्ड क्षमता तथा 2010-11 से 2012-13 वर्षों का अनुमानित डिजाइन्ड क्षमता का इन वर्षों के दौरान की जाने वाली पूँजी निवेश तथा उत्पादकता सुधार प्राप्त करने की संभावना को ध्यान में रखकर कार्यचालन प्रस्तुत करें ।	क्रम सं. III, फार्म-2ए में प्रस्तुत की गयी वर्ष 2007-08, 2008-09 तथा 2009-10 वर्षों की (अस्थायी) क्षमता, संबंधित वर्षों के लिए मंत्रालय द्वारा अनुमोदित क्षमता के अनुसार है । वर्ष 31 मार्च 2010 की क्षमता तथा विविध प्रोजेक्टों के लिए वर्षवार क्षमता के अतिरिक्तों को उनके पत्र दिनांक 24 नवंबर 2010 दिये गये अनुसार प्रस्तुत किया गया है, अतः यहाँ पर नहीं दोहराया गया है ।																				
(5)	फार्म 2 बी - आय अनुमान :																					
(i)	वार्षिक लेखा में वर्ष 2008-09 तथा 2009-10 के लिए ड्रै डॉकिंग से रिपोर्ट की गयी आय क्रमशः ₹ 254.11 लाख और ₹ 178.34 लाख है जबकि फार्म 2बी, क्र. सं. बी (iv) में ₹ 55.35 लाख और ₹ 64.77 लाख दिखाया गया है । साथ ही फार्म 2बी में प्रस्तुत की गयी पोर्ट देय, पाइलटेज तथा बर्थ किराया भी, वार्षिक लेखा में तीन वर्षों के लिए रिपोर्ट की गयी आय से नहीं मिलती-जुलती है । प्रत्येक मदों के लिए भिन्नता मेल-मिलाप / समाधान करें ।	वार्षिक लेखा में रिपोर्ट की गयी ड्रै डॉकिंग आय, ओ आर एस ड्रै डॉक से तथा मत्स्य बंदरगाह ड्रै डॉक तथा मत्स्य बंदरगाह पर स्लिप वे सुविधा आदि से कुल आय है । फार्म 2 बी, क्रम सं. बी (iv) में दिये गये अंक केवल ओ आर एस ड्रै डॉक के हैं, अर्थात् मत्स्य बंदरगाह ड्रै डॉक एवं स्लिप वे को छोड़कर हैं ।																				
(ii)	(क) पी पी पी आधार के तहत विकसित किये जाने वाले विविध कार्यों सुविधाओं का सामना करने के लिए वि. पो. ट्र. द्वारा फाइल की गयी आठ प्रस्तावों के लिए प्राधिकार ने पहले ही अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारित किया और लोहा अयस्क टर्मिनल अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारण	8 प्रस्तावों के लिए अपक्रंट प्रशुल्क का निर्धारण होने पर भी, केवल 3 पी पी पी प्रोजेक्टों का निर्धारण किया गया । फिर भी 5 बी ओ टी प्रोजेक्टों के लिए अनुमानित रोयाल्टी आय का विचार किया गया है जो वर्ष 2012-13 में परिचालन शुरू होने का अनुमान है, अतः पोर्ट के परिचालन आय में निम्नलिखित 5 बी ओ टी बर्थों के लिए अनुमानित रोयाल्टी आय शामिल किया गया है । इसके विस्तृत विवरण नीचे दिये गये हैं :																				

से संबंधित एक प्रस्ताव क्रम में है। वि. पो. ट्र. से अनुरोध है कि, यातायात, राजस्व हिस्सा, पहले ही शुरू किये जा चुके अथवा समीक्षाधीन टैरिफ आवर्तन में शुरू किये जाने वाले हैं, प्रोजेक्टों से आय प्राक्कलन के विवरण प्रस्तुत करें।

पी पी पी बर्थ / परिचालन	यातायात लाख टन में	रोयाल्टी %	रोयाल्टी राजस्व रु. लाख में	
मेसर्स बी सी टी पी एल	22.00		142.00	वर्तमान बी ओ टी परिचालक
मेसर्स बी एस पी आई	65.90		336.18	वर्तमान बी ओ टी परिचालक
जी सी बी - मेसर्स स्टेरलाइट	85.90	38.10	5008.86	यथा कोट रोयाल्टी %
डब्लू क्यू-7	30.60	15.00	697.47	रोयाल्टी % अनुमानित
डब्लू क्यू-8	23.40	15.00	511.10	रोयाल्टी % अनुमानित
डब्लू क्यू-6 मेसर्स ए बी जी इन्फ्रा	5.00	47.17	376.90	यथा कोट रोयाल्टी %
इ क्यू-10 मेसर्स आई एम सी लि.	9.90	19.08	142.50	यथा कोट रोयाल्टी %
कुल	242.70		7115.00	

फार्म 2 बी में उपर्युक्त रोयाल्टी आय का 50% पोर्ट राजस्व के रूप में साथ ही फार्म 9 में आय प्रक्षेपण - रोयाल्टी आय विचार किया गया।

(ख) वि. पो. ट्र. संचालन के अंतर्गत, परिचालन क्षेत्र में पट्टा किराया नहीं प्रभारित किया जाता है। फिर भी वि. पो. ट्र. सफल परिचालक को जमीन आबंटित करने का प्रस्ताव करता है तथा पट्टा किराया वसूल करता है। इस तरह से आबंटित की गयी जमीन से प्रत्याशित आय अथवा इस प्रशुल्क आवर्तन में बी ओ टी के आधार पर पी पी पी परिचालकों को पोर्ट द्वारा किया जाने पर प्रत्येक प्रोजेक्ट के लिए कार्यचालन सहित सूचना दें और लागत विवरण में इसका निरूपण भी स्पष्ट करें।

बी ओ टी परिचालकों से पट्टा किराया के बारे में यह कहना है कि, प्रत्येक प्रोजेक्ट के लिए अपेक्षित बैंक-अप एरिया शिनाख्त करते के बाद भी, आज तक बी ओ टी परिचालकों द्वारा जमीन पट्टा करारनामा प्रविष्टि नहीं किया गया। यह शोचते हुए कि उक्त आबंटनों को वर्ष 2012-13 में किया जाएगा। पी पी पी परिचालकों से प्राप्य योग्य पट्टा किराया नीचे प्रस्तुत किया जाता है :

(रु. लाखों में)

बी ओ टी बर्थ	प्र. वर्ष जमीन पट्टा किराया
जी सी बी - मेसर्स स्टेरलाइट	242.00
डब्लू क्यू-7	353.00
डब्लू क्यू-8	106.00
डब्लू क्यू-6 मेसर्स ए बी जी इन्फ्रा	62.00
इ क्यू-10 मेसर्स आई एम सी लि.	34.00

उपरोक्त पट्टा किराया आय को लागत विवरण में गुणन - खण्ड नहीं किया गया। चूँकि उक्त आय से संपदा कार्य में प्रभाव पड़ेगा, प्रस्तावित प्रशुल्क पुनरीक्षण प्रभावित नहीं हो सकता है।



(iii) वर्ष 2010-11 में उर्वरक संभलाई से आय (कच्ची और तैयार सामग्री) में 33% तक वृद्धि अनुमानित किया गया जबकि उर्वरक (कच्ची सामग्री) में 3% की वृद्धि और तैयार उर्वरक में करीब 12% तक की वृद्धि अनुमानित की गयी। बाद के दो वर्षों में भी यही क्रम पाया गया। वि.पो.द्र. आवश्यकता समझाने पर इसकी जांच कर सकते हैं तथा अनुमान की समीक्षा करें।

उर्वरक पर फार्म 2ए में यातायात योजना तथा फार्म 2बी में वार्फेज अनुमान नीचे प्रस्तुत किया गया है :-

कार्गो	यातायात योजना		% का वृद्धि	राजस्व योजना		% का वृद्धि
	2009-10	2010-11		2009-10	2010-11	
तैर उर्वरक	28.21 लाख टन	31.50 लाख टन	11.66%	30 लाख टन ₹.27.50= ₹.825.00 लाख	40 लाख टन ₹.27.50= ₹.1100.00 लाख	33.33%
कच्चा उर्वरक	7.75 लाख टन	8.00 लाख टन	3.00%	6 लाख टन ₹.26.50= ₹.159.00 लाख	8 लाख टन ₹.26.50= ₹.212.00 लाख	33.33%

अतः उर्वरक तथा उर्वरक कच्ची सामग्री पर आय योजना में अंतर है, जो सही नहीं हो सकते।

(iv) वर्ष 2011-12 तथा 2012-13 के लिए स्टोरेज (भंडारण) आय में कही गयी स्थिति (स्टैटसको) को बनाये रखने के कारणों की व्याख्या दें, जबकि इन 2 वर्षों में यातायात में क्रमशः 7.5% तथा 11.5% वृद्धि का अनुमान लगाया गया था।

अतिरिक्त स्टॉकिंग स्थल नहीं होने के कारण, यातायात में वृद्धि, भंडारण राजस्व में वृद्धि के परिणामतः नहीं है। अतः भंडारण आय में कही गयी स्थिति (स्टैटसको) को बनाये रखा गया। भंडारण प्रभार क्षेत्र के आधार पर वसूल किया गया है, टनेज के आधार पर नहीं।

(v) वर्ष 2010-11 में समग्र अनुमानित यातायात को 0.4% तक कम मापा गया जबकि कार्गो संभलाई की कुल आय 1.3% से 1.6% तक कमी दर्शाता है। आय अनुमान में यातायात प्रक्षेपण की तुलना में इस प्रकार की भिन्नता के कारण बतायें।

अनुमानित राजस्व में कमी, मुख्यतः लोहा अयस्क फाइन्स पर टिप्पलिंग आय में कमी के कारण हुआ जो स्ल्लरी पाइपलाइन के माध्यम से मेंसर्स एस्सार द्वारा प्राप्त होने की प्रत्याशा की गयी है, जैसा कि नजदीकी भविष्य में पाइपलाइन फिर से चालू होने के संकेत हैं।

(vi) वाहक यातायात का अनुमान वर्ष 2010-11 में 10% तक तथा 2011-12 में 24% तक लगाया गया है जबकि पहले 2 वर्षों में, पोर्ट देयों से आय में 1% तक तथा 17% तक वृद्धि अनुमानित किया गया। वर्ष 2010-11 में पाइलटैज आय से 1.23% तक कमी तथा वर्ष 2012.13 में 15.4% की वृद्धि दर्शाता है। वर्ष 2010-11 तथा 2011-12 दो वर्षों में बर्थ किराया से आय में 2.6% तक तथा 9.2% तक वृद्धि अनुमानित की गयी। इस वर्ष वाहक यातायात 2.86% वृद्धि दर्शाने पर भी, संबंधित पिछले वर्ष के अनुमान पर वर्ष 2012-13 के लिए बर्थ किराया आय में 10.76% तक कम अनुमानित की गयी।

उल्लिखित की गयी वाहक यातायात की भिन्नता का प्रतिशत तथा उसके राजस्व, लागत विवरण में प्रस्तुत किये गये अंकों में भिन्नता के साथ नहीं मिलते हैं। फिर भी यह कहना है कि राजस्व में भिन्नता का प्रतिशत, वाहकों के संयोजन में भिन्नता, जो विविध रेंजों का जी आर टी और विविध प्रशुल्क प्रभारों के हैं - के कारण वाहक यातायात में सामंजस्य नहीं हुआ होगा। उदाहरण के लिए लोहा अयस्क वाहकों के लिए पोर्ट देयों का दर यूएस \$ 0.178 प्रति जी आर टी है जबकि सामान्य कार्गो वाहकों का यूएस \$ 0.251 है। राजस्व में दर की भिन्नता तत्संबंधित कार्गो वाहकों के वाहक यातायात में विविधता के साथ भिन्न होगा। यह भी बताया जाता है कि हाल ही में जी सी बी बर्थ को रोक दिया गया है और मेंसर्स स्टेरलाइट को यांत्रिकीकरण सुविधाओं के लिए ले लिया गया है, यह भी, वाहक संबंधी आय में कमी का एक प्रमुख कारण है।

वाहक संबंधी मदों से आय वृद्धि प्रत्येक वर्ष के लिए वाहक यातायात प्रक्षेपण के समानुपातिक नहीं हैं, इसके कारण बतायें।

(vii) पी ओ एल कार्गो के बारे में, वि.पो. ट्र. ने बताया कि पोर्ट द्वारा अप्रैल 2007 से रियायती दर वसूल किया गया था। इस संबंध में निम्नलिखित सूचना प्रस्तुत करें।

(क) यातायात की वृद्धि पर इस तरह की रियायत का परिणामी प्रभाव तथा राजस्व पर इस प्रकार की कटौती के प्रभाव का विश्लेषण करें और वर्ष 2007-08 से 2009-10 एवं 2010-11 से अगस्त 2010 तक के विवरण दें।

कूड ऑयल के लिए मंजूर की गयी रियायत का वर्ष 2007-08 से 2010-11 से अगस्त 2010 तक पर इस प्रकार की कटौती का प्रभाव :-

कूड ऑयल आयतक :

वर्ष	2007-08	2008-09	2009-10	अगस्त 2010
टनेज	95.34	91.44	88.86	30.57
प्रति टन एस ओ आर दर के अनुसार वार्फेज	65.74	67.74	67.74	67.74
प्रति टन ऑफर की गयी रियायती वार्फेज दर	39.00	39.00	39.00	39.00
एस पी एम पर प्रति टन रियायती वार्फेज दर				
एस ओ आर दर के अनुसार वार्फेज राजस्व	6458.33	6194.15	6019.38	2095.45
घूट के बाद वार्फेज अर्थात् प्रति टन @ रु.39/-	3718.26	3566.16	3465.54	1191.45
प्रभाव	2740.07	2627.99	2553.84	878.00

\* वि.पो.ट्र. में एस पी एम सुविधा दिसंबर 2010 से शुरू की संभावना है। एच पी सी एल के साथ की गयी अंतर के अनुसार, एस पी एम शुरू होने के बाद कूड ऑयल, एस पी एम तथा ओ एस टी टी पर 7.30 अनुपात में संभलायी किया जाएगा। एस पी एम पर संभलाई गयी कूड के लिए जागू वार्फेज दर रु.17/- प्रति टन तथा ओ एस टी टी पर रु. 39/- है। वर्ष 2010-11 के लिए रियायत के बाद वार्फेज का विस्तृत परिकलन निम्नलिखित है :-

विवरण	एल टी पर टन भार	वार्फेज दर	रियायत के बाद वार्फेज दर
एस पी एम पर कूड ऑयल	32.55	17.00	17.00
ओ एस टी टी पर कूड ऑयल	60.45	39.00	39.00
		कुल	

(ख) वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए आय प्राक्कलन, टैम्प द्वारा पी ओ एल के लिए अनुमोदित वर्तमान दरों के आधार पर हैं, साथ ही अगले तीन वर्ष की कार्गो मर्दे समीक्षाधीन हैं, इसकी पुष्टि करें।	(ख) वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए आय प्राक्कलन वर्तमान प्रशुल्क पर, क्रूड ऑयल के लिए 01.04.2007 से स्वीकृत रियायत को छोड़कर, टैम्प द्वारा अनुमोदित वर्तमान दरों के आधार पर है। फिर भी प्रोजेक्टेड वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए अनुमानित आय प्रस्तावित एस आर ओ द्वारा यथा प्रस्तावित विधिवत रूप से प्रस्तावित पुनरीक्षण को विचार करते हुए प्रस्तुत किया गया है।												
(viii) वर्तमान प्रशुल्क पर मत्स्य बंदरगाह से आय वर्ष 2009-10 में रु. 362.64 लाख, वर्ष 2010-11 में रु. 558.92 लाख, अर्थात् 54% वृद्धि अनुमानित की गयी है। कृपया स्पष्ट करें कि आय में अनुमानित 54% वृद्धि यातायात की वृद्धि की दिशा में है तथा इस कार्य में प्रत्याशित उपयोगिता भी बताये।	वर्ष 2010-11 से 2012-13 वर्षों के लिए मत्स्य बंदरगाह पर आय को, कुछ गलत परिकलन के कारण गलती से अधिक अनुमानित किया गया। फिर भी इस प्रस्ताव में मत्स्य बंदरगाह के प्रशुल्क का पुनरीक्षण करने के लिए विचार करने पर कोई प्रस्ताव नहीं है, इस पर ध्यान नहीं दिया जाये।												
(ix) प्रशुल्क प्रस्ताव के लिए इस प्राधिकार द्वारा अपनायी गयी निर्दिष्ट फार्मेट का फार्म 2बी का नोट 3, महा पत्तनों को अनुमानित यातायात के बारे में, आय का विस्तृत परिकलन देना जरूरी है। फिर भी पोर्ट द्वारा इस प्रकार का परिकलन नहीं दिया गया है। कृपया वर्तमान दरमान पर तथा विचाराधीन सभी वर्षों के लिए प्रत्येक कार्य और उप कार्यों का अलग से, अनुमानित यातायात संबंधी आय का विस्तृत परिकलन प्रस्तुत करें।	यथा वांछित आय परिकलन विवरण संलग्न किया गया है।												
(i) विचाराधीन सभी वर्षों के लिए रेल्वे कार्य प्रणाली से संबंधित लागत विवरण, वर्तमान व्यवस्था में कमी को दर्शाता है, इस संदर्भ में निम्नलिखित प्रस्तुत करें :-													
(क) रेल्वे कार्यचालन को स्वविश्वस्त बनाने के लिए किये गये प्रयत्न।	रेल्वे प्रशुल्क को 9.90% तक अधिक परिशोधन के लिए रेल्वे बोर्ड को एक प्रस्ताव रखा गया। दक्षता पैरामीटर्स को बढ़ाने तथा कार्मिक शक्ति को कम करने में ध्यान दिया गया।												
(ख) रेल्वे बोर्ड के अनुमोदन से टर्मिनल प्रभारों की समीक्षा करने तथा परिशोधित करने के लिए प्रयत्न किये गये।	प्रचलन के अनुसार रेल्वे बोर्ड प्रतिटन किलोमीटर दर पर, साइडिंग तथा हालेज प्रभारों को हर वर्ष, तथा टर्मिनल प्रभारों को 2 वर्षों में एक बार परिशोधित करता है। इसी तरह वि. पो. ट्र. के लगातार अवलोकन में साइडिंग तथा हॉलेज प्रभारों को परिशोधित किया गया, और रेल्वे मंत्रालय द्वारा अनुमोदित दरों का विस्तृत विवरण निम्नानुसार है।												
	<table><tr><th>विवरण</th><th>2009-10</th><th>प्रस्तावित (2010-11)</th></tr><tr><td>साइडिंग प्रभार (8 पहियों का वैगन)</td><td>810</td><td>890</td></tr><tr><td>हालेज प्रभार (8 पहियों का वैगन)</td><td>1125</td><td>1236</td></tr><tr><td>टर्मिनल प्रभार (2009-11) प्रति टन 2 वर्ष में एकबार</td><td>14.87</td><td>14.87</td></tr></table>	विवरण	2009-10	प्रस्तावित (2010-11)	साइडिंग प्रभार (8 पहियों का वैगन)	810	890	हालेज प्रभार (8 पहियों का वैगन)	1125	1236	टर्मिनल प्रभार (2009-11) प्रति टन 2 वर्ष में एकबार	14.87	14.87
विवरण	2009-10	प्रस्तावित (2010-11)											
साइडिंग प्रभार (8 पहियों का वैगन)	810	890											
हालेज प्रभार (8 पहियों का वैगन)	1125	1236											
टर्मिनल प्रभार (2009-11) प्रति टन 2 वर्ष में एकबार	14.87	14.87											

<p>(ग) इस आर्थिक सहायता की गतिविधि को क्रास करने के लिए अन्य पोर्ट प्रभारों की आवश्यकता ।</p>	<p>वि. पो. ट्र. ने रेल्वे गतिविधि की कमी को अन्य गतिविधियों में आर्थिक सहायता क्रास करने के लिए प्रस्तावित नहीं किया ।</p>
<p>(ii) वि. पो. ट्र. द्वारा प्रस्तुत की गयी लागत विवरण के अनुसार रेल्वे तथा संपदा गतिविधियों में क्रमशः 48% तथा 22% की कमी दीख पड़ती है । कार्गो तथा वाहक संबंधी गतिविधि को संपदा गतिविधि आर्थिक सहायता क्यों की गयी ?</p> <p>प्राधिकार हमेशा यह मानता है कि पोर्ट की संपदा को आशातीत तथा वाणिज्यिक रूप से काम में लाना चाहिए ताकि संपदा राजस्व पोर्ट की कोर क्रियाशीलता को अतिरिक्त बना सके । 2005 के परिशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शन भी इस स्थिति को पहचाना । रेल्वे तथा संपदा कार्य के अलावा पृथक समेकित लागत विवरण प्रस्तुत करें ।</p>	<p>इसी तरह से वि. पो. ट्र. ने अन्य कार्यकलापों के साथ संपदा कलापों की कमी की आर्थिक सहायता को क्रास करने के लिए प्रस्तावित नहीं किया । रेल्वे तथा संपदा क्रियाकलापों की लागत विवरण अलग से बनायी गयी है और टैम्प द्वारा यथा निर्धारित फार्म 5-सी तथा 5-डी में प्रस्तुत किया गया । कार्गो से संबंधित एवं वाहक संबंधी क्रियाकलापों का लागत विवरण भी अलग से बनाया गया तथा कोई क्रास आर्थिक सहायता ध्यान नहीं दिया गया ।</p>
<p>(iii) प्राधिकार द्वारा पिछली बार अनुमोदित पट्टा किराया वर्ष 2003-08 पंचवार्षिक के लिए था । वर्ष 2008 से संपदा किराये का पुनरीक्षण होना बाकी है । प्राधिकार द्वारा अनुमोदित विविध अपफ्रंट टैरिफ मामलों में पट्टा किराया का प्राक्कलन करते समय, पोर्ट को सावधान किया गया था कि, संपदा किराया का पुनरीक्षण के लिए उनका प्रस्ताव पुनरीक्षण होना बाकी है । फिर भी वि. पो. ट्र. ने पट्टा किराये का पुनरीक्षण के लिए अपना प्रस्ताव दायर नहीं किया ।</p> <p>यहां पर मुख्य आकर्षण यथोचित होगा कि प्राधिकार आदेश सं. टैम्प/41/2005-वीपीटी, दि.22 अप्रैल 2008 अस्थायी रूप से भूमि का पट्टा किराया अनुमोदित किया और पोर्ट को, मार्च 2004 के सरकारी मार्गदर्शनों में सभी पद्धतियों के अंतर्गत निर्धारित की जाने वाली मूल मूल्य का निर्धारण करने के बाद एक उपर्युक्त प्रस्ताव दायर करने तथा पोर्ट को लाभकारी दर के आधार पर संपदा किराया प्राप्त करने के लिए सलाह दिया । इस संबंध में वि. पो. ट्र. का</p>	<p>विविध जोनों में वि. पो. ट्र. जमीनों के लिए पंचवार्षिक मूल्यांकन तथा मूल मूल्यांकन, जिला राजस्व प्राधिकारों द्वारा निर्धारित नहीं करने के कारण पट्टा किराये का पुनरीक्षण के लिए प्रस्ताव प्रस्तुत नहीं किया जा सका है । डी आर ए द्वारा उक्त मूल्यांकन प्राप्त होते ही इसे प्रस्तुत किया जाएगा ।</p>

	प्रस्ताव अनुवर्तन के बजाय प्रतीक्षित है । पोर्ट इस मामले में सरकारी मार्गदर्शनों का अनुसरण करके पट्टा किरायों का पुनरीक्षण के लिए तुरंत प्रस्ताव दायर करना चाहिए और अप्रैल 2008 के आदेश में दिये गये हमारे सलाह का पालन करना चाहिए । संपदा कलापों में पुनरीक्षण से प्रत्याशित अतिरिक्त राजस्व सूचित करें ।																													
7.	<b>रॉयल्टी / राजस्व शेयर प्राप्ति :</b>																													
	(i) राजस्व शेयर / रॉयल्टी प्राप्ति के लिए अलग निलम्बलेख खाते रखरखाव का सृजन सरकारी नीति द्वारा खण्ड 2.8.3 के अनुसासर अधिदेशित किया गया । पिछले प्रशुल्क पुनरीक्षण आदेश के अनुच्छेद 12 (iv) में वि. पो. ट्र. को वित्तीय वर्ष 2008-09 के अंत में निलम्बलेख लेखा प्रस्तुत करने के लिए सलाह दिया गया था ताकि इस निलम्बलेख खाते से किये गये प्राप्तियों और उपयोगिता की स्थिति की समीक्षा की जा सके । वि. पोर्ट ट्रस्ट ने निलम्बलेख लेखा प्रस्तुत नहीं किया । पोर्ट की वार्षिक लेखा 2008-09 तथा 2009-10 और पिछले वर्षों में भी इस प्रयोजन के लिए सृजित अलग लेखा नहीं दर्शाया गया है । वि. पो. ट्र. से अनुरोध है कि, प्रशुल्क मार्गदर्शनों के प्रावधानों के अनुसार अलग निलम्बलेख खाता का रखरखाव नहीं करने के कारण स्पष्ट करें ।	बी ओ टी परिचालकों से प्राप्त रॉयल्टी के विवरण तथा इस प्रयोजन के लिए मुख्य रूप से स्टेट बैंक ऑफ इंडिया के साथ विशेष रूप में खोली गयी निलम्बलेख में जमा की गयी रकम, टैम्प को प्रस्तुत की गयी टैरिफ फिलिंग फार्म सं.9 में प्रस्तुत किया गया है । इस प्रयोजन के लिए विशेष रूप से खोली गयी निलम्बलेख लेखा एस बी आई प्रधान शाखा, वी. पी. टी. के साथ रखरखाव किया गया है जिसे वार्षिक लेखा के 2.3 अनुसूची में नगद और बैंक शेष के तहत दर्शाया गया है ।																												
	(ii) 2 बी ओ टी आपरेटरों से 2005-06 से वर्षवार राजस्व शेयर प्राप्ति, निलम्बलेख खाते में अंतरित प्राप्तियां तथा उपयोगिता यदि, निलम्बलेख लेखा से सृजन और अथवा पोर्ट की संरचनात्मक सुविधाओं को 'आधुनिकीकरण करने के लिए की गयी हैं तो उनके विवरण दें ।	वर्ष 2005-06 से 2009-10 तक बी ओ टी आपरेटरों से प्राप्त रॉयल्टी आमदनी नाचे दी गयी है :- <table><tr><th>वर्ष</th><th>रॉयल्टी प्राप्ति</th><th>निलम्बलेख लेखा से एस बी आई को अंतरित रकम</th><th>प्रयुक्त रकम</th></tr><tr><td>2005-06</td><td>97.76</td><td>0</td><td>0</td></tr><tr><td>2006-07</td><td>141.00</td><td>142.79</td><td>0</td></tr><tr><td>2007-08</td><td>243.67</td><td>33.64</td><td>0</td></tr><tr><td>2008-09</td><td>294.91</td><td>245.95</td><td>0</td></tr><tr><td>2009-10</td><td>375.85</td><td>30.09</td><td>0</td></tr><tr><td>कुल</td><td>1153.19</td><td>452.47</td><td>0</td></tr></table>	वर्ष	रॉयल्टी प्राप्ति	निलम्बलेख लेखा से एस बी आई को अंतरित रकम	प्रयुक्त रकम	2005-06	97.76	0	0	2006-07	141.00	142.79	0	2007-08	243.67	33.64	0	2008-09	294.91	245.95	0	2009-10	375.85	30.09	0	कुल	1153.19	452.47	0
वर्ष	रॉयल्टी प्राप्ति	निलम्बलेख लेखा से एस बी आई को अंतरित रकम	प्रयुक्त रकम																											
2005-06	97.76	0	0																											
2006-07	141.00	142.79	0																											
2007-08	243.67	33.64	0																											
2008-09	294.91	245.95	0																											
2009-10	375.85	30.09	0																											
कुल	1153.19	452.47	0																											

(iii) हमारे पूर्व प्रश्न में बताये गये अनुसार इस टैरिफ आवर्तन में शुरू करने के लिए विचार किये जाने वाले पी पी पी प्रोजेक्टों से प्रत्याशित राजस्व शेयर को भी शामिल करें और अलग से दिखायें।

वर्ष 2012-13 में शुरू करने के लिए विचार गये नये पी पी पी प्रोजेक्टों का राजस्व शेयर नीचे दिया जाता है और उक्त रॉयल्टी आमदनी को 2012-13 में लिया गया है :-

पी पी पी बर्थ / आपरेटर	रॉयल्टी %	रॉयल्टी राजस्व (लाख रूप में)
वी सी टी पी एल - वर्तमान आपरेटर		141.98
वी एस पी एल - वर्तमान आपरेटर	17.11	336.17
जी सी बी - मेसर्स / स्टेलीइट	38.10	5008.85
डब्लू क्यू-7	15.00*	597.44
डब्लू क्यू-8	15.00*	511.08
डब्लू क्यू-6 मेसर्स ए बी जी इन्फ्रा	47.17	376.90
ईक्यू-10 मेसर्स आई एम सी लि	19.08	142.50

\* अभिग्रहीत

(iv) (क) पिछले टैरिफ आदेश में वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए 2 बी ओ टी आपरेटरों से अनुमानित की गयी संपूर्ण राजस्व शेयर प्राप्ति का निलम्बलेख खाते में अंतरित किया गया। जबकि अमी प्रस्तुत की गयी लागत विवरण में, वी सी टी पी एल और वी एस पी एल से प्राप्त 50% राजस्व शेयर को राजस्व के रूप में माना गया और निलम्बलेख खाते में अंतरित किया गया। पिछले टैरिफ आदेश से विविध मार्ग अपनाने के कारण स्पष्ट करें।

पूर्व में वि. पो. ट्र. निर्धारित प्रयोजन के लिए प्राप्त रॉयल्टी की पूरी रकम को उपयोग करने में ध्यान दिया, अतः उसे निलम्बलेख खाते में अंतरित किया गया। फिर भी वि. पो. ट्र. ने अब तक पोर्ट के संरचनाओं की सुविधा पोर्ट के सृजन / आधुनिकीकरण के लिए उपलब्ध निधियों को नहीं पहचाना और न ही उपयोग कर पाया। अब यह प्रस्तावित किया गया कि, निलम्बलेख खाते का केवल 50% रॉयल्टी आय ही अंतरित करने तथा 50% आय को पोर्ट राजस्व के रूप में माना जाएगा।

(ख) प्रशुल्क मार्गदर्शन के अनुसार पोर्ट ट्रस्ट को निलम्बलेख खाते से निधियों को 5 वर्ष के अंदर पोर्ट के सृजन / आधुनिकीकरण के लिए उपयोग करने की आवश्यकता है। कृपया यह दर्शायें कि पार्ट ट्रस्ट द्वारा उक्त मार्गदर्शनों को किस प्रकार से अनुपालन किया गया तथा इस संबंध में लागत विवरण में दी गयी (ट्रीटमेंट) प्रतिपादन की व्याख्या करें।

2008 में पोर्ट के सृजन / आधुनिकीकरण के लिए निधियों का उपयोग करने की आवश्यकता थी। पोर्ट ट्रस्ट द्वारा उक्त निधियों का उपयोग करने में देरी की। पोर्ट ट्रस्ट द्वारा उक्त निधियों का उपयोग करने में देरी की। पोर्ट ट्रस्ट द्वारा उक्त निधियों का उपयोग करने में देरी की।

0	16.88	13.70
0	28.33	10.65
0	88.00	33.25
0	16.88	6.72

(V) आदेश सं. टैम्प/9/2007-वीएसपीएल, दि. 27 मार्च 2009 में वर्ष 2010-11 के लिए रु. 1757.19 लाख पर अनुमानित अन्य वी.ओ.टी. आपरेटर अर्थात् वी.एस.पी.एल. के मामले में बर्थ किराया आय और वार्फेज आय को राजस्व शेयर अनुमानित करना संगत होगा। इसकी अपेक्षा वि.पो.ट्र. ने फार्म 9 में ने वी.एस.पी.एल. से रु. 1681 लाख को वर्ष 2010-11 का राजस्व शेयर अनुमानित किया। राजस्व शेयर अनुमान हेतु वी.एस.पी.एल. की आय को अनुमानित करने के लिए अपनायी गयी आधार बतायें। वी.एस.पी.एल. से राजस्व शेयर का विस्तृत परिकलन प्रस्तुत करें।

वि.पो.ट्र., वी.एस.पी.एल. अनुमान के आधार से बंधित है, फिर भी वर्तमान वी.ओ.टी. आपरेटर अर्थात् वी.एस.पी.एल. एवं वी.सी.टी.पी.एल. के राजस्व का प्राक्कलन/अनुमान नीचे दिया जाता है :-

मेसर्स वी.एस.पी.एल. - वार्फेज का कार्यों संबंधी राजस्व :

कार्य	विदेशी	तटीय	कुल	वार्फेज दर	वार्फेज राजस्व (रु. लाख)
लोहा अयस्क	0.00	11.45	11.45	13.50	154.58
कोकिंग कोल आदि	28.90	5.50	34.40	26.00	894.40
मैंगनीज अयस्क	0.00	0.55	0.55	9.90	5.45
जी ब्लॉक्स	0.10	0.10	0.10	37.00	3.70
स्टीम कोल	6.20	6.20	6.20	26.00	161.20
टिम्बर	0.00	0.00	0.00	35.00	0.00
जिप्सम	9	9	9	40	360.00
एस.एम. अयस्क	1.40	1.40	1.40	28.00	39.20
आई सैंड	0.00	0.00	0.00	11.50	0.00
लाइम स्टोन	0.55	0.55	0.55	24.00	13.20
सिमेंट क्लिंकर	0.00	0.00	0.00	17.00	0.00
वी.एफ. स्लाग	0.00	0.00	0.00	40.00	0.00
एफ.आर.एम	0.35	0.35	0.35	26.50	9.28
एफ.एफ.	0.00	0.00	0.00	27.50	0.00
फैलो स्पायर	0.00	0.00	0.00	16.50	0.00
अन्य	1.00	1.00	1.00	40.00	40.00
	47.50	17.50	65.00		1681.00

वर्ष किराया राजस्व :

	वाहकों की सं.	औसतन जी.आर.टी.	औसत रोक	प्रति जी.आर.टी. दर	यूएस \$ दर	घाट भाडें (लाख रुपये में)
विदेशी	124	21702	47	0.00265	46.26	155.34
तटीय	22	21702	47	0.07000	46.26	15.67
						171.01
कुल राजस्व (रु. 1681.00 लाख + रु. 171.01 लाख)						1852.01
मेसर्स वी.एस.पी.एल. से रॉयल्टी राजस्व @ 17.111%						316.89
मेसर्स वी.सी.टी.पी.एल. से रॉयल्टी	यातायात	टी.ई.यू. सं.	प्रति टीयूज रॉयल्टी दर			
	18,00,000	1,16,161	रु. 100			116.16

8.	प्रचालन व्यय :																									
	<p>(i) वर्ष 2010-11 की यातायात को पिछले वर्षों के वास्तविक यातायात पर 4% तक कम करने पर भी, वर्ष 2010-11 की व्यय को सभी शीर्षों के तहत अधिक अनुमानित किया गया । कार्गो संभलाई तथा स्टोरेज पर व्यय 7% तक, पोर्ट तथा डॉक सुविधाओं पर 20.9%, संपदा पर 5.4%, रेल्वे पर 6.2% और प्रबंधन एवं सामान्य ऊपरी अतिरिक्त वर्ष 2009-10 वास्तविकताओं पर 2.5% तक वृद्धि का अनुमान लगाया गया । साथ ही बाद के वर्ष 2011-12 तथा 2012-13 के कुल व्यय भी संबंधित पिछले वर्षों से अधिक 8% तथा 5.4% तक अधिक अनुमानित किया गया ।</p>	<p>लागत विवरण में स्वीकृत व्यय की तुलनात्मक स्थिति प्रस्तुत की गयी है ।</p> <p>यह प्रस्तुत है कि वेतन तथा मजदूरी व्यय में 7.10% की दर पर वृद्धि किया जाता पिछले वार्षिक 3% वेतनवृद्धि तथा म. भत्ता प्वाइंट में 4.10% की वृद्धि होने के अनुभव के आधार पर किया गया । टैम्प द्वारा दी गयी 3.76% मूल्य में वृद्धि की सलाह, अनुभव की गयी वास्तविक वृद्धि से कम समझी जाती हैं ।</p> <p>अन्य प्रकार के व्यय के मामले में अर्थात् वेतन और मजदूरी सहित व्यय के लिए वि. पो. ट्र. ने टैम्प द्वारा सलाह के अनुसार 3.76 % की दर पर वृद्धि को माना है । फिर भी पोर्ट एवं डॉक सुविधाओं के मामले में, वर्ष 2010-11 में रु. 1800.00 लाख और भाडे पर 2 टगों को नियोजित करने से रु. 2700.00 लाख का प्रावधान के कारण वृद्धि की अत्यधिक दर को दर्शाता है । कार्गो संभलाई और स्टोरेज के मामले में, वर्ष 2009-10 में फ्लोटिंग भीमा पर "सेनवैट" जमा लेखादेय के कारण आर एंड एम लागत रु. 41.33 लाख का नकारात्मक व्यय शामिल हुआ जबकि उसी क्राफ्ट के लिए वर्ष 2010-11 के लिए नियमित प्रावधान के साथ रु. 42.89 लाख का प्रावधान दिखाया गया था । अतः 2009-10 से 2010-11 के लिए आर एंड एम लागत के बीच रु. 84.22 लाख की विविधता दर्शाती है । इन विविधताओं से भिन्न व्यय, टैम्प द्वारा दी गयी सलाह के अनुसार 3.76% की वृद्धि दर्शाती है ।</p>																								
	<p>(ii) (क) पोर्ट द्वारा प्रस्तुत की गयी फार्म-3बी में, वर्ष 2008-09 तथा 2009-10 के लिए दर्शायी गयी वेतन और मजदूरी क्रमशः रु. 8,699.78 लाख तथा रु.11,837.14 लाख है । लाभ तथा हानि लेखा की अतिरिक्त अनुसूची के साथ तुलना करने पर पोर्ट के संबंधित वर्षों के लिए वेतन तथा मजदूरी रु. 16,305.27 लाख और रु. 25,759.91 लाख है ।</p>	<p>पूर्व का डी एल बी दि. 26.09.2008 से वि. पो. ट्र. के साथ विलयन हुआ । लाभ तथा हानि लेखा के अतिरिक्त अनुसूची में दर्शाये गये अंक सी एच डी तथा वी.पी.टी के कुल खर्च हैं, इसमें प्रबंधन और सामान्य प्रशासन का व्यय भी शामिल है, जबकि लागत विवरण में वी.पी.टी. ने एम जी ए क्वार्टर्स तथा सी एच डी व्यय को छोड़कर केवल प्रधान कार्यकलापवार व्यय को ही विचार किया है । अतः विविधता हुई है । वर्ष 2008-09 में वेतन में समाधान विवरण नीचे दिया गया है :-</p> <table><tr><td></td><td>2008-09</td></tr><tr><td>वेतन एवं मजदूरी</td><td></td></tr><tr><td>कार्गो संभलाई तथा स्टोरेज</td><td>2857.39</td></tr><tr><td>पोर्ट एवं डॉक सुविधाएं</td><td>3048.70</td></tr><tr><td>रेल्वे कार्यचालन</td><td>2431.08</td></tr><tr><td>संपदा किराये</td><td>362.61</td></tr><tr><td>कुल</td><td>8699.78</td></tr><tr><td>प्रबंधन तथा सामान्य प्रशासन</td><td>6497.53</td></tr><tr><td>सी एच डी का वेतन</td><td>884.41</td></tr><tr><td>कुल वेतन तथा मजदूरी</td><td>16081.72</td></tr><tr><td>क्वार्टर्स रखरखाव पर वेतन</td><td>223.55</td></tr><tr><td>वार्षिक रिपोर्ट के अनुसार वेतन तथा मजदूरी</td><td>16305.27</td></tr></table>		2008-09	वेतन एवं मजदूरी		कार्गो संभलाई तथा स्टोरेज	2857.39	पोर्ट एवं डॉक सुविधाएं	3048.70	रेल्वे कार्यचालन	2431.08	संपदा किराये	362.61	कुल	8699.78	प्रबंधन तथा सामान्य प्रशासन	6497.53	सी एच डी का वेतन	884.41	कुल वेतन तथा मजदूरी	16081.72	क्वार्टर्स रखरखाव पर वेतन	223.55	वार्षिक रिपोर्ट के अनुसार वेतन तथा मजदूरी	16305.27
	2008-09																									
वेतन एवं मजदूरी																										
कार्गो संभलाई तथा स्टोरेज	2857.39																									
पोर्ट एवं डॉक सुविधाएं	3048.70																									
रेल्वे कार्यचालन	2431.08																									
संपदा किराये	362.61																									
कुल	8699.78																									
प्रबंधन तथा सामान्य प्रशासन	6497.53																									
सी एच डी का वेतन	884.41																									
कुल वेतन तथा मजदूरी	16081.72																									
क्वार्टर्स रखरखाव पर वेतन	223.55																									
वार्षिक रिपोर्ट के अनुसार वेतन तथा मजदूरी	16305.27																									



<p>(ख) इसी तरह से पोर्ट द्वारा प्रस्तुत की गयी फार्म-2बी में, वर्ष 2008-09 और 2009-10 के लिए दर्शायी गयी "पावर कॉस्ट" (विद्युत लागत) क्रमशः रु.1,587.82 लाख तथा रु. 1,474.37 लाख है, जबकि लाभ तथा हानि लेखा के अतिरिक्त अनुसूची में पोर्ट की विद्युत लागत वर्ष 2008-09 तथा 2009-10 के लिए क्रमशः रु.1,815.78 लाख एवं 1,716.98 लाख रिपोर्ट की गयी है ।</p>	<p>कुल व्यय का समाधान किया गया है । आगे मदवार समाधान के विषय में जोर नहीं दिया गया ।</p>
<p>(ग) फार्म-3बी की क्रम सं. Vii में पिछले तीन वर्षों की वास्तविक बमा लागत को शून्य के रूप में दर्शाया गया है जबकि प्रस्तुत की गयी वार्षिक लेखा में लाभ तथा हानि की अतिरिक्त अनुसूची में वर्ष 2008-09 में 0.96 लाख तथा वर्ष 2009-10 के लिए रु.7.54 लाख रिपोर्ट किया गया ।</p>	
<p>(घ) फार्म-3बी में दर्शाये गये प्रत्येक शीर्ष में भिन्नता के कारणों को वार्षिक लेखा में प्रत्येक मद के लिए समाधान किया जाये ।</p>	
<p>(iii) वेतन और मजदूरी</p>	
<p>(क) कार्मिक मानदण्ड पर "नैशनल ट्रिब्यूनल अवार्ड 2006" अधिसूचित किया जा चुका है । पोर्ट को प्रशुल्क मार्ग दर्शन के खण्ड 2.6.2 को नियमित रूप से समीक्षा करना और कार्मिक मानदण्ड/ डाटम का समंजन अनिवार्य है । कृपया स्पष्ट करें कि, क्या पोर्ट का प्रस्ताव परिशोधित कार्मिक मानदण्ड के आधार पर है । यदि नहीं है तो, कृपया "नैशनल ट्रिब्यूनल अवार्ड 2006 द्वारा" अवार्ड की गयी परिशोधित कार्मिक मानदण्डों पर वेतन तथा मजदूरी का अनुमान / प्राक्कलन को नया बनाये ।</p>	<p>वि. पो. ट्र. में केवल सी एच एल डी के संबंध में ही कार्मिक मानदण्ड अमल में लाया गया, जिसके लिए अलग से टैम्प को सी एच एल डी हेतु प्रशुल्क प्रस्ताव प्रस्तुत किया गया । फ्लोटिंग क्राफ्टों के लिए कार्मिक मानदण्ड अमल में लाने पर यह पाया गया कि टग तथा फ्लोटिंग क्राफ्ट अनुभाग में 20 लस्कर ग्रेड-I, 2 सरंग ग्रेड-II तथा 2 वरिष्ठ मास्टर्स की कमी थी । वार्षिक वित्तीय विवक्षा करीब 36.00 लाख होगी । कार्मिक मानदण्ड के अनुसार टविंग, बर्थिंग एवं मूरिंग कार्य से यदि इस अधिशेष श्रमिक की लागत हटा दिया जाये तो, बर्थिंग में कमी को रु.4674.78 लाख से रु.4638.78 लाख तक कम किया जा सकता है । अब इसी को मान लिया गया है , टैम्प की पत्र सं. टैम्प/13/2009, वीपीटी, दि.09.11.2010 द्वारा दी गयी सलाह के अनुसार बर्थिंग प्रभारों का बढ़नेवाला संशोधन अनुकूल तथा कम किया गया है ।</p>
<p>(ख) विविध सेवाओं के लिए वर्तमान कार्मिक मानदण्ड, वि. पो. ट्र. द्वारा अनुसरण की जाने वाली कार्मिक मानदण्ड तथा उनपर वर्ष 2010-11 से 2012-13 के दौरान तैयार की गयी यातायात प्राक्कलन प्रस्तुत करें ।</p>	

<p>(ग) प्रत्येक 2 वर्ष अर्थात् 2010-11 और 2011-12 के लिए कार्य सामर्थ्य में 1.5% तक अनुमान लगाने में कमी करने के बावजूद, इन 2 वर्षों के लिए वेतन तथा मजदूरी लागत में करीब 7% तक वृद्धि अनुमानित करने कारण बतायें।</p>	<p>कार्य सामर्थ्यता में कमी होने पर भी, वार्षिक वेतनवृद्धि तथा डी.ए. (म. भत्ता) प्वाइंटों में वृद्धि के कारण वेतन तथा मजदूरी लागत को बढ़ाने के लिए अनुमानित किया गया। यह 01.04.2009 से डी.ए. प्रतिशत की तिमाही वृद्धि प्रस्तुत किया है जो यह दर्शाता है कि वर्ष 2009-10 के लिए डी.ए. में औसतन वार्षिक वृद्धि 4.61% तथा 2010-11 के लिए 4.68% औसतन वार्षिक वृद्धि को दर्शाता है, (अंतिम तिमाही लगभग के आधार पर है) पोर्ट ने यह प्रस्तुत किया कि वार्षिक वेतनवृद्धि और डी.ए. की संयुक्त वृद्धि प्रस्तावित वृद्धि से बहुत ही अधिक है, जिसे स्टॉफ संख्या में कमी के साथ प्रतिसंतुलित किया जाएगा।</p>
<p>(घ) वि. पो. ट्र. ने परिशोधित प्रस्ताव में बताया कि, श्रेणी-I एवं II अधिकारियों के लिए 2010-11 से रु. 3.50 करोड़ पर वेतन संशोधन का प्रावधान किया गया है। इसी समय, वी. पी. टी. ने कहा कि "केफिटेरिया अप्रोच" के अनुसार वार्षिक रु.11.60 करोड़ तक प्रभाव पड़ सकता है। कृपया वेतन संशोधन का सही प्रभाव और सहमति की पुष्टि दें तथा यह लागत विवरण में कहाँ प्रभावित होगा, यह बतायें।</p>	<p>लागत विवरण तैयार करने तक अधिकारियों का वेतन संशोधन निर्धारित नहीं हुआ था, अतः वी.पी.टी. ने अधिकारी वेतन संशोधन के कारण करीब रु. 3.50 करोड़ प्रभावित होने का अनुमान लगाया होगा। वेतन संशोधन और साथ ही केफिटेरिया अप्रोच मूल वेतन पर 45% की दर पर निर्धारण होने पर, प्रभाव वार्षिक रु.11.60 तक बढ़ने का अनुमान लगाया गया। फिर भी यह प्रस्ताव वार्षिक रु.3.50 करोड़ के अनुमानित प्रभाव पर ही आधारित है।</p>
<p>(च) श्रेणी-III और IV की वेतन पुनरीक्षण के प्रभाव में आने वाले वर्ष 2010-11 के प्राक्कलन की पुष्टि करें। लागत विवरण में विचार किये गये श्रेणी-I से श्रेणी-IV के लिए वेतन पुनरीक्षण के प्रभाव का एक संक्षिप्त विवरण प्रस्तुत करें।</p>	<p>पुष्टि की जाती है कि वर्ष 2010-11 के लिए वेतन पर अनुमानित व्यय श्रेणी-III एवं IV कर्मचारियों के परिशोधित वेतन एवं भत्ते के अनुरूप है।</p>
<p>(छ) पिछले प्रशुल्क परिशोधन आदेश में, प्राधिकार ने पैरा नं. 12(viii) में कुल वेतन और मजदूरी लागत का 15% को जनवरी 2007 से मजदूरी पुनरीक्षण के लिए माना। वार्षिक वर्ष 2007-08 से 2009-10 के वार्षिक लेखा में वेतन परिशोधन के लिए यदि प्रावधान किये गये कुछ प्रावधान है तो, सूचित करें लागत विवरण में किया गया प्रतिपादन भी बतायें।</p>	<p>वेतन परिशोधन का निर्धारण लंबित लेखा निर्धारण का वि. पोर्ट ट्रस्ट ने 3 महीने के लिए वर्ष 2006-07 में रु.450.00 लाख, 2007-08 में रु.1800.00 लाख, वर्ष 2008-09 में 2400.00 लाख का वेतन परिशोधन प्रावधान बनाया। वर्ष 2009-10 लेखा में वेतन परिशोधन के उपरांत वास्तव में रु.5289.00 लाख का भुगतान किया गया जिसमें दि.01.01.2007 से 31.03.2009 तक की अवधि के लिए बकाया रकम रु.2594.27 लाख को लागत विवरण में हटा दिया गया है।</p>

<p>(iv) विद्युत और इंधन लागत : प्रशुल्क का खण्ड 2.5.1 यह निर्धारित करता है कि, व्यय योजना, यातायात प्रक्षेपण के क्रम में होना चाहिए और मूल्य का उतार-चढ़ाव के लिए समायोजित करना चाहिए। विद्युत और इंधन की खपत सामान्यतः यातायात की वृद्धि के संबंध में भिन्न होता है। वी पी टी द्वारा अनुमानित विद्युत और इंधन की खपत, वर्ष 2011-12 और 2012-13 में विशेषरूप से प्रत्याशित यातायात वृद्धि का कारण नहीं लगता है। वी.पी.टी. इसकी समीक्षा करें और पुष्टि करें कि, इन मदों का अनुमान सही हैं।</p>	<p>यातायात, बल्क मिश्रित और ब्रेक बल्क कार्गो का समाविष्ट, सड़क/स्लरी पाइप लाइनों द्वारा लोहों की प्राप्ति, रेल से उत्पन्न यातायात में भिन्नता, वाहकों के आकार तथा मौसम की स्थिति के आधार पर टर्गों को नियोजित करने, साथ ही विद्युत प्रशुल्क / इंधन दरों में भिन्नता इत्यादि के कारण विद्युत और इंधन की लागत के प्राक्कलन की गुंजाइश नहीं हैं। अतः विद्युत और इंधन लागत मूल्य में बढ़ोतरी के सलाह दर पर बढ़ोतरी की गयी है।</p>
<p>(v) मरम्मत और अनुरक्षण लागत : (क) मरम्मत और अनुरक्षण की लागत वर्ष 2010-11 में 4.36% और प्रत्येक वर्ष 2011-12 और 2012-13 में 3.76% तक वृद्धि करने का अनुमान लगाया गया। मरम्मत और अनुरक्षण लागत अनुरक्षण लागत अनुमानित करने का आधार स्पष्ट करें।</p>	<p>वर्ष 2009-10 में फ्लोटिंग क्रेन भीमा पर रु.41.33 लाख मरम्मत और अनुरक्षण लागत में नकारात्मक व्यय शामिल है क्योंकि वर्ष 2010-11 के लिए रु.42.89 लाख नियमित प्रावधान के साथ व्यय दर्शाते समय सेनवेट क्रेडिट की गणना की गयी थी। अतः वर्ष 2009-10 से 2010-11 का आर एंड एम लागत में रु.84.22 लाख की वृद्धि दीख पड़ी। उक्त भिन्नता के अलावा टैम्प द्वारा दी गयी परामर्श के अनुसार 3.76% की वृद्धि दर्शाती है।</p>
<p>(ख) मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत का अनुमान में, यदि वर्ष 2010-11 से 2012-13 में समकुल ब्लॉक के लिए प्रस्तावित से अतिरिक्तों की संभावना है तो इस का स्पष्टीकरण दें।</p>	<p>पूँजी परिसम्पत्तियों के लिए प्रस्तावित अतिरिक्तों पर आर एंड एम व्यय को प्रस्ताव में विचार नहीं किया गया है।</p>
<p>(vi) बीमा लागत : (क) वी.पी.टी. का परिशोषित प्रस्ताव यह बताता है कि, पूँजी परिसम्पत्तियों पर बीमा प्रीमियम के लिए कोई प्रावधान नहीं किया गया है। टैरिफ मार्गदर्शन के खण्ड 2.14 भी पोर्ट को पोर्ट की परिसंपत्तियों को बीमा कराने की सिफारिश करता है।</p> <p>यह भी उल्लेखनीय है कि वी.पी.टी. ने पिछले टैरिफ पुनरीक्षण के दौरान यह प्रस्तुत किया कि, दि.15 अक्टूबर 2005 पर आई पी ए में आयोजित शिपिंग के सचिव ने सभी पोर्टों को पोर्ट की परिसंपत्तियों को पर्याप्त रूप से बीमा कराने के लिए सलाह दिया था। सचिव (शिपिंग) द्वारा दी गयी सलाह का पालन नहीं करने तथा टैरिफ मार्गदर्शनों के प्रावधानों का अनुपालन नहीं करने के कारण बतायें।</p>	<p>परिसम्पत्तियों पर बीमा लागत को वर्तमान प्रस्ताव में नहीं माना गया, क्योंकि पोर्ट क्राफ्टों की बीमा के लिए मंत्रालय के निदेशों को ध्यान में रखकर पत्र सं. पीटी-11033/7/2005-पीटी, दि.10.08.2006 द्वारा सरकारी अनुमोदन के लिए भेजा गया ताकि बीमा कंपनी के साथ किसी प्रकार का करार में प्रविष्ट करने से पहले पोर्ट को विशेषरूप से सरकार से अनुमोदन प्राप्त किया जा सके। अबतक मंत्रालय से इस प्रकार अनुमोदन प्राप्त नहीं किया गया है। यह भी पता चला है कि चेन्नई पोर्ट द्वारा दि.22.05.2008 को बीमा के लिए भेजी गयी प्रस्ताव सी एच पी टी पत्र सं.ए ओ (अनुपालन) 12554/2005/एफ, दि.08.07.2010 पर भी अबतक कोई सूचना नहीं दी गयी है। उपर्युक्त को ध्यान में रखकर इस प्रस्ताव में बीमा लागत पर विचार नहीं किया गया है।</p>

<p>(ख) नौट (11) में सामान्य शर्त एवं नियमों के तहत दरमान, बीमा कंपनी से दावे को मान लेने पर किरायेदार को क्षति/हानि का मूल्य वापस देने का प्रस्ताव है। वि.पो.द्र. यह स्पष्ट करें कि यदि पोर्ट संबंधित परिसंपत्तियों की बीमा नहीं करता है, तो प्रस्तावित शर्त किस प्रकार से क्रियाशील होगी।</p>	<p>बीमा लागत का विचार नहीं करने के कारण, पोर्ट उपकरण के लिए किरायेदार द्वारा भेजी गयी क्षति/हानि के मूल्य को वापस करने की कार्यवाही नहीं की जाएगी।</p>												
<p>(vii) <b>अन्य व्यय / खर्च :</b> अन्य व्यय / खर्च शीर्ष के अंतर्गत फार्म 3बी में क्रम सं. ए.वiii(v) में व्यय में अत्यधिक वृद्धि 93% तक अर्थात् वर्ष 2009-10 में रु.2106.16 लाख से वर्ष 2010-11 में रु.4070.89 लाख दर्शाती है। इस मद में अगले वर्ष 2011-12 में और 25% की वृद्धि अनुमानित की गयी है। प्राक्कलन की सफाई देने के लिए इस मद में इस प्रकार की अत्यधिक वृद्धि के कोई विशेष कारण हैं, तो बतायें। इस व्यय के तहत आनेवाले मदों की तालिका बनायें।</p>	<p>मद सं. ए में वर्ष 2009-10 से वर्ष 2010-11 में अन्य खर्चों पर अधिकता या वृद्धि का कारण, अगस्त 2010 में बढ़ती हुई शिपिंग संचालन के लिए दरों की क्षमता को बढ़ाने के प्रति प्रस्तावित 2 प्राइवेट टगों के लिए टग भाड़ा प्रभार चुकाने के प्रति रु.1800.00 लाख का प्रावधान से हुआ। वर्ष 2010-11 से वर्ष 2011-12 में वृद्धि, पूरे वर्ष में टग भाड़ा प्रभारों को चुकाने के लिए प्रावधान के कारण हुआ। वी.पी.टी. ने, वी.पी.टी. द्वारा जुलाई 2010 में जारी की गयी कार्यादेश की प्रतिलिपि प्रस्तुत किया है।</p>												
<p>(viii) <b>मूल्यहास :-</b> वर्ष 2009-10 से 2012-13 के लिए अनुमानित मूल्यहास के लिए, परिसंपत्तियाँ, मूल्यहास की दर, अनुसरित पद्धति और कंपनी अधिनियम के अनुरूप अपनायी गयी लाइफ नार्मस् सूचित करते हुवे विस्तृत कार्यचालन प्रस्तुत करें।</p>	<p>वर्ष 2009-10 से 2012-13 के दौरान जोड़े जाने वाले विवरण फार्म ए में प्रस्तुत किये जा चुके हैं साथ ही प्रस्ताव के प्रमुख विशेषताओं में बताये गये हैं। यह सूचित किया गया है कि, मंत्रालय द्वारा निर्धारित लाइफ नार्मस् के अनुसार मूल्यहास को स्ट्रेट लाइन मेथड पर किया गया है। कंपनी अधिनियम 1956 के अनुसार मूल्यहास, मंत्रालय मार्गदर्शनों के अनुसार पोर्ट द्वारा व्यवस्थित मूल्यहास से बहुत ही अधिक है।</p>												
<p>9. फार्म-3बी में अनुमानित व्यय में तथा विविध कार्यकलापों एवं उप-कार्यकलापों के बीच विभजित व्यय में कोई परस्पर संबंध नहीं किया जा सकता है। विविध कार्यकलापों तथा उप-कार्यकलापों के लिए परिचालन खर्च, प्रबंधन एवं सामान्य अतिरेक तथा मूल्यहास एवं नियोजित पूँजी के अंतर्गत आने वाले सभी खर्च के विभाजन का आधार प्रस्तुत करें।</p>	<p>फार्म-3बी में दर्शाये गये व्यय का समाधान विवरण तथा विविध कार्यकलापों के लिए विभजित व्यय प्रस्तुत किया गया है। टैम्प द्वारा रेल्वे और संपदा क्रिया कलापों के बारे में निर्धारित किये गये फार्म टाइपवार रूप में अर्थात् वेतन, विद्युत, इंधन, आर एंड एम, स्टोर्स आदि पर व्यय को दर्शाने के लिए निर्धारित नहीं किया है, अतः उसका व्यय केवल उप-कार्यकलापों पर ही दर्शाया गया। विभाजन अथवा विविध व्यय मदों का प्रभाजन नीचे सूचित किया जाता है :-</p>												
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>विवरण</th><th>विभाजन / प्रभाजन का आधार</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>संपदा कार्यकलापों में क्वार्टर्स पर व्यय के अलावा व्यय</td><td>कार्यकलापों से संबंधित लागत केन्द्रों पर हुई वास्तविक व्यय पर आधारित विभाजन</td></tr> <tr> <td>क्वार्टर्स पर व्यय</td><td>प्रत्येक कार्यकलापों के लिए कार्य करने वाले कर्मचारियों की संख्या पर आधारित प्रभाजन</td></tr> <tr> <td>मूल्यहास</td><td>कार्यकलापों से संबंधित परिसंपत्तियों पर वास्तविक मूल्यहास</td></tr> <tr> <td>एम जी ए अतिरिक्त</td><td>पैरा 13 के सामने प्रस्तुत की गयी प्रभाजन का आधार</td></tr> <tr> <td>नियोजित पूँजी</td><td>प्रत्येक कार्यकलाप का शुद्ध परिसंपत्तियों पर आधारित</td></tr> </tbody> </table>	विवरण	विभाजन / प्रभाजन का आधार	संपदा कार्यकलापों में क्वार्टर्स पर व्यय के अलावा व्यय	कार्यकलापों से संबंधित लागत केन्द्रों पर हुई वास्तविक व्यय पर आधारित विभाजन	क्वार्टर्स पर व्यय	प्रत्येक कार्यकलापों के लिए कार्य करने वाले कर्मचारियों की संख्या पर आधारित प्रभाजन	मूल्यहास	कार्यकलापों से संबंधित परिसंपत्तियों पर वास्तविक मूल्यहास	एम जी ए अतिरिक्त	पैरा 13 के सामने प्रस्तुत की गयी प्रभाजन का आधार	नियोजित पूँजी	प्रत्येक कार्यकलाप का शुद्ध परिसंपत्तियों पर आधारित
विवरण	विभाजन / प्रभाजन का आधार												
संपदा कार्यकलापों में क्वार्टर्स पर व्यय के अलावा व्यय	कार्यकलापों से संबंधित लागत केन्द्रों पर हुई वास्तविक व्यय पर आधारित विभाजन												
क्वार्टर्स पर व्यय	प्रत्येक कार्यकलापों के लिए कार्य करने वाले कर्मचारियों की संख्या पर आधारित प्रभाजन												
मूल्यहास	कार्यकलापों से संबंधित परिसंपत्तियों पर वास्तविक मूल्यहास												
एम जी ए अतिरिक्त	पैरा 13 के सामने प्रस्तुत की गयी प्रभाजन का आधार												
नियोजित पूँजी	प्रत्येक कार्यकलाप का शुद्ध परिसंपत्तियों पर आधारित												

10.	<b>वित्त एवं विविध आय :</b>	
	(i) लागत विवरण में वर्ष 2008-09 में पूर्व अवधि की आय में रु.102.51 लाख नकारात्मक रकम दर्शाता है जो वार्षिक लेखा में अंकों से सपोर्ट नहीं किया गया है, इसका कारण बतायें। इस शीर्ष के तहत आय की प्रवृत्ति का विवरण दें।	एफ एम आई में पूर्व अवधि आय के अंतर्गत आय में रु.102.51 लाख का नकारात्मक रकम, वर्ष 2007-08 से संबंधित है परंतु 2008-09 के नहीं है, जो वार्षिक लेखा में देखे गये हैं। उक्त नकारात्मक रकम, पूर्व वर्षों में प्रोदभवन के आधार पर गिनी गयी आय को दर्शाती है, परंतु कुछ नामंजूरी के कारण वसूल नहीं किया गया, जो वी.पी.टी. द्वारा स्वीकार किया गया है और अतः निकाल दिया गया।
	(ii) लागत विवरण में वर्ष 2008-09 तथा 2009-10 के लिए दर्शाये गये वित्त एवं विविध आय का, वार्षिक लेखा में दर्शाये गये मदों से मेल-मिलाप का ब्रेकअप प्रस्तुत करें, साथ ही वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए अनुमानित एफ एम आई का विस्तृत ब्रेकअप भी दें, एवं साथ ही विविध कार्यों तथा उप-कार्यों का कार्यचालन के साथ उक्त आय विभाजन का आधार प्रस्तुत करें।	वी.पी.टी. द्वारा वर्ष 2008-09 से 2012-13 के एफ एम आई ब्रेकअप विवरण प्रस्तुत किया गया है।
11.	<b>वित्त और विविध खर्च :</b>	
	(i) "सेवानिवृत्ति लाभ" और "अन्य" शीर्ष के अंतर्गत आनेवाले वर्ष 2006-07 से 2009-10 तक के अंकों का ब्रेकअप और साथ ही अगले 3 वर्ष 2010-11 से 2012-13 के प्राक्कलन प्रस्तुत करें।	पार्ट ने वर्ष 2006-07 से 2012-13 के लिए एफ एफ के अंतर्गत सेवानिवृत्ति लाभ एवं अन्य का ब्रेकअप विवरण दिया है।
	(ii) पिछले वर्षों से वर्ष 2010-11 में सेवानिवृत्ति लाभ व्यय में 11.5% की वृद्धि अनुमानित लगाने के कारण बतायें जबकि बाद के 2 वर्षों में इस मद के तहत वार्षिक मूल्यवृद्धि 3.76% विचार किया गया।	2009-10 से वर्ष 2010-11 में सेवानिवृत्ति लाभ में वृद्धि की संभावना अप्रैल 2010 में बी डब्ल्यू एम सी करार के अनुसार शुरू की गयी सेवानिवृत्ति लाभ का परिशोधन के कारण हुआ है।
	(iii) संबंधित सौविधिक प्रावधान तथा संपत्ति कर निर्धारण के आधार स्पष्ट करें। विविध क्रियाओं / उप-क्रियाओं के लिए संपत्ति कर के विभाजन का मूलधार बतायें।	संपत्ति कर अधिनियम भुगतान के अनुसार, पी.पी.टी. को कुल उपार्जन का 4% की दर पर संपत्ति कर चुकाना अनिवार्य है। परिचालन आय के आधार पर संपत्ति कर को विविध कार्यकलापों में प्रभाजित किया गया।
	(iv) पेंशन निधि और उपादान निधि के अंशदान को कवर करने के लिए कही गयी फार्म 3ए में प्रस्तुत की गयी सेवानिवृत्ति लाभ फार्म-सी में पायी गयी इन 2 निधियों के अंशदान से कोई मेल नहीं है। विविधता का समाधान दें। साथ ही फार्म-3 सी में दर्शायी गयी पेंशन निधि तथा उपादान निधि का वार्षिक अंशदान भी वर्ष 2007-08 से 2009-10 के वार्षिक लेखा में रिपोर्ट की गयी इन निधियों का अंशदान के साथ मैच नहीं करता, इसका समाधान भी किया जाये।	फार्म-3सी में दिये गये विवरण की स्थिति, पेंशन निधि ट्रस्ट लेखा के वार्षिक वित्तीय विवरण के अनुरूप है जो कर्मचारियों से नई पेंशन योजना, एन पी एस निवेश पर व्याज आदि के लिए अंशदान शामिल है। फार्म-3ए में प्रस्तुत किये गये अंक वी.पी.टी. के वार्षिक वित्तीय विवरण के अनुसार हैं। पेंशन निधि ट्रस्ट लेखा की प्रतिलिपि भी प्रस्तुत किया गया है।

<p>(v) वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए किस आधार पर पेंशन दायिता अनुमानित की गयी, यह स्पष्ट करें। यह प्रमाणित करें कि पूर्व से संबंधित कोई भी दायिता इसमें शामिल नहीं है और अनुमानित रकम बीमांकिक मूल्यांकन के आधार पर है।</p>	<p>आई टी नियम 1962 के नियम-87 के अनुसार अनुमोदित सेवा-निवर्तन निधि के लिए कर्मचारी द्वारा सामान्य वार्षिक योगदान प्रत्येक वर्ष के वेतन का 27% से अधिक नहीं होना चाहिए। पेंशन दायिता का बीमांकिक मूल्यांकन तथा पेंशन निधि में उपलब्ध शेष में अत्यधिक गैप होने का कारण, वि.पो.ट्र. वेतन और पेंशन पर वार्षिक 27% योगदान करता है। लागत विवरण में पायी गयी प्रक्षेपण को भी इसी आधार पर अपनाया गया है। उपर्युक्त प्रावधान केवल वार्षिक योगदानों के लिए ही लागू होगा। पिछली सेवा दायिता हेतु अंशदान के लिए, नियम-88 द्वारा पिछले सेवा दायिता के प्रति प्रारंभिक अंशदान के रूप में शामिल होगा। यह पुष्टि की जाती है कि, यह पुष्टि की जाती है कि, लागत विवरण के लिए नियम-88 के तहत कोई अंशदान प्रस्तावित नहीं किया गया। वर्ष 2007-08 में पिछले सेवा दायिता के प्रति की गयी अतिरिक्त योगदान को लागत विवरण के लिए विचार की गयी व्यय में हटा दिया गया है।</p>
<p>(vi) वर्ष 2007-08 से 2009-10 के वार्षिक लेखा में अशोध्य ऋण बड़े खाते में डालने तथा अशोध्य एवं संदिग्ध ऋणों के लिए प्रावधान दिखते हैं। लागत विवरण में इन मदों के लिए दिये गये निरूपण स्पष्ट करें। इस शीर्ष के अंतर्गत अगले तीन वर्षों के लिए विचार किये गये यदि कुछ अनुमान हैं, तो अलग से सूचित करें। यह नोट कर लें कि, प्रशुल्क निर्धारण कार्य इस प्रावधान को एक अनुमेय व्यय के रूप में नहीं मानेगा।</p>	<p>अशोध्य ऋणों के लिए अशोध्य ऋण बड़े खाते में डालना / प्रावधान रकम को एक एंड एम व्यय में "अन्य" शीर्ष में शामिल किया गया है। वर्ष 2010-11 से 2012-13 के प्रयत्न में अशोध्य ऋण के लिए इस प्रकार का प्रावधान नहीं माना गया। वर्ष 2009-10 तक किये गये प्रावधान की रकम भुगतान है, जिसका लागत विवरण पर कोई पर्याप्त प्रभाव नहीं पड़ेगा।</p>
<p>(vii) लागत विवरण में वित्त एवं विविध व्यय के अंतर्गत उप-शीर्ष के अंक, वार्षिक लेखा के वित्त एवं विविध व्यय के अंतर्गत उप शीर्ष अंकों से नहीं मिलते हैं। वी.पी.टी. से अनुरोध है कि कृपया विभिन्नता स्पष्ट करें।</p>	<p>समाधान विवरण प्रस्तुत किया गया है।</p>
<p>(viii) पिछले प्रशुल्क परिशोधन में वी.पी.टी. ने यह पेश किया कि वर्ष वी आर एस सेवानिवृत्ति के लिए अनुग्रह पूर्वक भुगतान को वर्ष 2004-05 में पांच वर्षों की अवधि से परिशोधन किया गया है। टैम्प द्वारा मानी गयी लागत विवरण में इस एकवारी भुगतान को प्रशुल्क मार्गदर्शन के खण्ड 2.5.2 के अनुसार हटा दिया गया था। फार्म-3ए के अंतर्गत दिखायी गयी समायोजन में वार्षिक लेखा में रिपोर्ट की गयी वी आर एस पर अनुग्रहपूर्वक भुगतान को लागत विवरण से हटाया गया है, ऐसा नहीं दर्शाया गया। पुष्टि करें कि क्या इस मद को लागत विवरण में से पिछली अवधि के लिए साथ ही भविष्य अवधि के लिए भी हटा दिया गया है।</p>	<p>यह पुष्टि की जाती है कि प्रशुल्क मार्गदर्शन के खण्ड 2.5.2 के अनुसार लागत विवरण में वेतन का किसी भी बकायों को शामिल नहीं किया गया है। फिर भी वी आर एस अनुग्रह पूर्वक रकम का परिशोधन हिस्से को लागत विवरण में एक एंड एम व्यय में शामिल किया गया है।</p>

	(ix) पुष्टी करें कि वेतन/पेंशन का बकाया, वी आर एस प्रतिपूर्ति जैसे अन्य एकबारी खर्चों को प्रशुल्क मार्गदर्शन के खण्ड 2.5.2 के अनुसार लागत विवरण में इस व्यय के शीर्ष के अंतर्गत शामिल नहीं किया गया है।	
12.	<b>फार्म 3 सी : निधि की स्थिति का विवरण</b>	
	(i) वी.पी.टी. द्वारा पिछले प्रशुल्क पुनरीक्षण के दौरान प्रस्तुत की गयी पेंशन निधि दायिता के संबंध में, 31 मार्च 2005 तक बीमांकिक मूल्यांकन आदेश का पैरा 12 (xviii) में प्राधिकार ने पिछली अवधि 2004-05 एवं 2005-06 के लिए निर्धारित की गयी वास्तविक अधिशेष को समायोजित किया तथा वर्ष 2006-07 से वर्ष 2008-09 के लिए अनुमानित अधिशेष की कमियों को पूरा करने हेतु समायोजित करने के लिए विचार किया। पोर्ट को इस संबंध में अलग से एक लेखा बनाये रखने तथा अगली समीक्षा के समय में जांच पडताल हेतु विवरण प्रस्तुत करने के लिए सलाह दिया गया था। वार्षिक लेखा पेंशन निधि का कोई पृथक लेखा नहीं दर्शाता है। पिछले प्रशुल्क आदेश में दिये गये सलाह का अनुपालन करने की पुष्टि / अनुमोदन दें। पोर्ट से अनुरोध है कि, फार्म 3 सी में दिये गये अंकों की जांच करने के लिए वर्ष 2006-07 से 2008-09 तक के पेंशन निधि / अनुग्रह निधि विवरण यदि पोर्ट द्वारा अलग से अनुरक्षित किया गया है तो उनके विवरण दें।	पेंशन निधि के लिए अलग लेखा रखने के लिए टैम्प की सलाह का अनुपालन किया गया है, अतः वी.पी.टी. की वार्षिक लेखा में चालू दायिता के रूप में उक्त ट्रस्टों को देय रकम के अलावा उनका कोई विवरण नहीं है। पेंशन निधि लेखा के वार्षिक वित्तीय विवरणिका की प्रतियां संलग्न की गयी हैं।
	(ii) फार्म 3 सी में प्रस्तुत किये गये विवरण के अनुसार, बीमांकिक मूल्यांकन के अनुसार पेंशन निधि दायिता, और अनुग्रह निधि दायिता 31 मार्च 2010 तक रु. 133806 लाख तथा रु. 16650 लाख बताया गया है। बीमांकिक मूल्यांकन रिपोर्ट की प्रतिलिपि तथा 31 मार्च 2010 को अनुग्रह निधि दायिता की प्रति अनुमानित अंकों के सपोर्ट में प्रस्तुत करें।	एल आई सी तथा एस बी आई (लैफ) द्वारा 31.03.2010 को पेंशन निधि बीमांकिक मूल्यांकन एवं अनुग्रह निधि दायिता की प्रतिलिपियां प्रस्तुत की गयी है।
	(iii) 31 मार्च 2010 को वर्तमान कर्मचारी और पेंशनरों की पेंशन/अनुग्रह निधि की बीमांकिक मूल्यांकन का ब्रेकअप प्रस्तुत करें। पेंशन अनुग्रह निधि को प्रभावी बनाने के लिए पोर्ट द्वारा प्रस्तावित प्रयत्न सूचित करें।	31 मार्च 2010 को वर्तमान कर्मचारी और पेंशनरों की पेंशन दायिता के ब्रेकअप विवरण, उपर्युक्त प्रस्तुत किये गये बीमांकिक मूल्यांकन रिपोर्ट में उपलब्ध हैं। प्रशुल्क मार्गदर्शन के अनुसार पिछली सेवादायिता को व्यय के रूप में अनुमति नहीं करने के कारण, मामले को अलग से जांच किया जाएगा और इस संबंध में सीमित अवधि के लिए विशेष दर वसूल करने का कोई उचित प्रस्ताव होने पर उचित समय पर भेजा जाएगा।

13.	(i) एफ एम आई, वित्त और विविध व्यय एवं प्रबंधन का प्रभाजन आधार तथा प्रभाजन कार्यों / उप-कार्यों के सामान्य अतिरिक्तों को स्पष्ट करें। साथ ही क्या यह ड्राफ्ट परिशोधित लागत फार्मेट का फार्म 4ए के बराबर है? यदि नहीं तो भिन्नता के कारण बतायें।	लागत विवरण के विभाजन / एम जी ए का प्रभाजन, एफ एफ ई एवं एफ एम आई का मूलाधार प्रस्तुत किया गया है।
	(ii) विधि कार्यकलापों के बीच स्टॉफ क्वार्टर्स से संबंधित व्यय का विभाजन किस आधार पर किया गया है? बतायें।	स्टॉफ क्वार्टर्स से संबंधित व्यय, प्रधान कार्यों में लगे कर्मचारियों की संख्या के आधार पर किया गया है।
14.	<b>नियोजित पूंजी :</b>	
	(i) फार्म-4ए में अनुमानित ग्रास ब्लॉक के अतिरिक्तों को वर्ष 2010-11 में रु.49.30 करोड़, 2011-12 में 307.90 करोड़ और 2012-13 में 317.42 लाख दर्शाता है। इस संबंध में निम्नलिखित स्पष्टीकरण दें।	
	(क) चूँकी, वित्त वर्ष 2010-11 का आधा वर्ष लगभग समाप्त हो चुका है, इस वर्ष में निष्पादित अथवा निष्पादन के तहत प्रोजेक्टों की वर्तमान स्थिति प्रस्तुत करें। इस संबंध में सपोर्टिंग प्रलेख प्रस्तुत करें। वर्ष 2010-11 में प्रस्तावित अतिरिक्तों के लिए यदि कोई अतिरिक्त यातायात, क्षमता, संभावित कटौती हैं तो, सूचित करें और लागत विवरण में भी गणना करें।	प्रमुख नियोजित कार्यों के लिए कार्य पूरा होने, प्रत्याशित क्षमता आदि की स्थिति सूचित करने वाला ज्ञापन प्रस्तुत किया गया है जिसे पूर्व अनुच्छेदों में सारणीबद्ध किया गया है। अन्य नियोजित कार्यों को जारी निष्पादन के लिए लिया गया है।
	(ख) शुरू की गयी कार्रवाई, सौंपे गये कार्य की प्रतिलिपि तथा वर्ष 2011-12 और 2012-13 में प्रस्तावित प्रत्येक अतिरिक्तों का ग्रास ब्लॉक के संबंध में वर्तमान स्थिति प्रस्तुत करें।	
	(ग) प्रशुल्क चक्र के कड़ी मेहनत के अंत में, अर्थात् मार्च 2013 में ओ आर-1 और ओ आर-2 को शुरूआत करने के लिए प्रस्तावित करने के कारण, इसे चालू प्रशुल्क चक्र में शामिल करने की आवश्यकता का औचित्य बतायें, इससे प्रशुल्क निर्णय करने की कार्रवाई पर प्रभाव हो सकता है। क्षमता के अतिरिक्त प्रस्तावित प्राक्कलन / लागत विवरण में विचारे गये प्रस्तावित निवेश से क्षमता के यातायात और आय की अतिरिक्तता को सुस्पष्ट रूप से बतायें।	वर्ष 2012-13 में कार्य पूरा करने की संभावना होने के कारण, वर्ष के दौरान उसी को बड़े अक्षरों में दिया गया, फिर भी पूरा होने की तारीख केवल निर्देशात्मक है। ड्राफ्ट टेक्नीकल रिपोर्ट चूँकी प्राप्त हो गया है, यह प्रोजेक्ट विचार से पहले ही लिया जा सकता है।



<p>(घ) फार्म-4ए में, डब्लू क्यू-1 और डब्लू क्यू-8 का निर्माण और ईक्यू-5 और 6 का मजबूतीकरण संबंधी अतिरिक्तों पर दर्शायी गयी रु.5137 लाख, इस मद के लिए फार्म-4बी में रु.3137 लाख पर दिये गये अनुमान के साथ नहीं मिलता है । सही स्थिति की रिपोर्ट दें ।</p>	<p>मद सं.9, ईक्यू-7, डब्लू क्यू-4 और 5 (रु.18.00 करोड़) और 10 को, मजबूत बनाना, फार्म-4बी के बर्थों एवं जेट्टी (रु.33.37 करोड़) का विकास और मजबूतीकरण आदि को सम्मिलित कर दिया गया है और फार्म-4ए में दिखाया गया है ।</p>
<p>(ii) वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए प्रस्तावित परिसंपत्तियाँ ग्रास ब्लॉक के अतिरिक्त के रूप में पूँजी परिव्यय, पोर्ट द्वारा विचार किये गये पंचवर्षीय योजना के क्रम में हैं, इसकी पुष्टि दें ।</p>	<p>11वीं पंचवर्षीय योजना 2008-12 की अवधि को कवर करता है । 12वीं पंचवर्षीय योजना अभी तैयार करना है ।</p>
<p>(iii) फार्म-बी में दिये गये ब्याँरा यह बताता है कि विविध मदों पर प्रस्तावित निवेश से, पोर्ट की क्षमता अथवा उत्पादन की वृद्धि आदि को बढ़ाने की संभावना है । फार्म-4बी का संभावित अतिरिक्त यातायात का परिमाण निर्धारण, युनिट वृद्धि लागत में अनपेक्ष शर्तों की कटौती में उत्पादन में वृद्धि यदि हैं तो, उन्हें नया बनायें और साथ ही लागत विवरण में इसका प्रभाव दर्शायें ।</p>	<p>अपेक्षित विवरण अलग से प्रस्तुत किये गये हैं ।</p>
<p>(iv) यह पुष्टि करें कि प्रत्येक वर्षों का संपूर्ण प्रस्तावित व्यय, उसी वर्ष की लेखा बहियों में पूँजी में परिणत किया गया और साथ ही बराबर रकम के मूल्य की परिसंपत्तियाँ उसी वर्ष में परिचालन के लिए भौतिक रूप से उपलब्ध होंगी । यह नोट कर ली जाए कि नियोजित पूँजी के लिए केवल पूरे किये गये और शुरू हुए परिसंपत्तियों की ही गणना की जाए । प्रगति पर कार्यों को लेखा में नहीं लिया जाए । इस बारे में पुष्टिकरण प्रस्तुत करें ।</p>	<p>यह पुष्टि की जाती है कि नियोजित पूँजी के लिए प्रत्याशित के रूप में पूरे हुए परिसंपत्तियों को ही माना गया है ।</p>

<p>(v) वर्ष 2012-13 में दर्शायी गयी रु.4500 लाख परिसंपत्तियों का ग्रास ब्लॉक के लिए प्रस्तावित अतिरिक्तियां - वर्ष 2011-12 में स्टैकर्स प्रतिस्थापन के लिए तथा वर्ष 2011-12 में रु.8320 लाख ट्रैक्टर टग स्वर्णा तथा नेत्रावती का प्रतिस्थापन के प्रति हैं। फिर भी पोर्ट ने इस प्रकार परिसंपत्तियों के लिए वर्तमान ग्रास ब्लॉक से वर्तमान उपकरण / किसी सुविधाओं को हटाने का विचार नहीं किया। वी पी टी हमारे उपर्युक्त टिप्पणी में, फार्म-4ए प्रस्तुत अंकों की समीक्षा करें और आशोधन करें।</p> <p>वर्तमान परिसंपत्ति के निपटारे से प्राप्य विक्रय मूल्य के प्रभाव को भी लागत विवरण में भी मान्यता दें। युनिट लागत में उत्पादन में प्रत्याशित सुधार परिमाणित करें और लागत विवरण में गणना की जाए।</p>	<p>पूँजी परिसंपत्तियों को हटाना केवल इस प्रयोजन के लिए मालिगाना समिति की उचित अनुमोदन के बाद ही परिसंपत्तियों का प्रवर्तन/चालू रोकने पर ही विचार किया जा सकता है। फिर भी वर्तमान परिसंपत्तियों के लिए परिसंपत्तियों का प्रतिस्थापन को अपेक्षित किया गया, ऐसी परिसंपत्तियां जब तक कार्यचालन की स्थिति में हैं, तब तक उन्हें परिचालन में जारी रखी जाएंगी। यह स्पष्ट किया गया कि ऐसी परिसंपत्तियां जो उनके लाभदायक समय से अधिक समय तक है, उद्देश्य भी की शून्य के रूप में हो जाती है, अतः नियोजित पूँजी पर उनका कोई प्रभाव नहीं पड़ता है।</p>								
<p>(vi) निलम्बनलेख लेखा से निधिबद्ध के लिए प्रस्तावित पूँजी परिसंपत्तियाँ फार्म-4ए में नहीं दर्शाती हैं। प्रशुल्क मार्गदर्शन का खण्ड 2.8.3 में निलम्बनलेख में उपलब्ध निधियों को प्रमुख पोर्टों में निर्धारित अवधि के भीतर पार्ट के संरचनात्मक सुविधाओं का सृजन / आधुनिकीकरण के लिए उपयोग करने की आवश्यकता हेतु है। पोर्ट को केपेक्स सूची तैयार किया जाना चाहिए जिसे प्रशुल्क मार्गदर्शन में निर्धारित प्रावधान के अनुसार निलम्बनलेख लेखा में उपलब्ध शेष से निधिबद्ध किया जाएगा।</p>	<p>निलम्बनलेख लेखा के शेष से अबतक पूँजी परिसंपत्तियों का निधिबद्ध नहीं किया गया है। फिर भी वर्तमान प्रशुल्क क्रम में वी.पी.टी. सड़क संबंधता को सुधारने के लिए निम्नलिखित सड़क कार्यों को करने पर ध्यान दे रहा है :-</p> <table border="1" data-bbox="605 1073 1269 1347"> <thead> <tr> <th>कार्य का नाम</th><th>अनुमानित पूँजी (रु. लाख में)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>एन एम डी सी स्क्रीनिंग प्लांट गेट से एच-6 तक सड़क</td><td>46.00</td></tr> <tr> <td>एन एम डी सी स्क्रीनिंग प्लांट गेट से एफ ओ बी तक सड़क</td><td>54.00</td></tr> <tr> <td>एन एम डी सी स्क्रीनिंग प्लांट गेट से एफ ओ बी के पूर्व तक सड़क</td><td>100.40</td></tr> </tbody> </table> <p>मार्गदर्शनों के अनुसार, उक्त संरचनात्मक सुविधाओं पर हुई व्यय को, लागत विवरण के लिए पूँजी परिसंपत्तियों के रूप में नहीं माना जाएगा।</p> <p>अतः रॉयल्टी आय का 50% को पार्ट का राजस्व के रूप में माना गया और लागत विवरण में विचार किया गया।</p>	कार्य का नाम	अनुमानित पूँजी (रु. लाख में)	एन एम डी सी स्क्रीनिंग प्लांट गेट से एच-6 तक सड़क	46.00	एन एम डी सी स्क्रीनिंग प्लांट गेट से एफ ओ बी तक सड़क	54.00	एन एम डी सी स्क्रीनिंग प्लांट गेट से एफ ओ बी के पूर्व तक सड़क	100.40
कार्य का नाम	अनुमानित पूँजी (रु. लाख में)								
एन एम डी सी स्क्रीनिंग प्लांट गेट से एच-6 तक सड़क	46.00								
एन एम डी सी स्क्रीनिंग प्लांट गेट से एफ ओ बी तक सड़क	54.00								
एन एम डी सी स्क्रीनिंग प्लांट गेट से एफ ओ बी के पूर्व तक सड़क	100.40								
<p>(vii) दि. 31 मार्च 2010 पर रिपोर्ट की गयी शुद्ध नियत परिसंपत्तियां और अतिरिक्तों को जो विविध कार्यकलापों / उपकार्यकलापों के कुल ब्लॉकआउट परिसंपत्तियों को प्रस्तावित की गयी है - का वर्णन करें और सारणीबद्ध विवरण में दर्शाएँ।</p>	<p>31.03.2010 को निपारट की गयी शुद्ध नियत परिसंपत्तियां और अतिरिक्तों जिन्हें विविध कार्यकलापों / उप-कार्यकलापों के कुल ब्लॉक परिसंपत्तियों के लिए प्रस्तावित की गयी है - वे प्रस्तुत की गयी हैं।</p>								

(viii) कृपया पुष्टि दें कि परिसंपत्तियाँ जो अधिशेष की गयी / निपटारा किया गया है उन्हें आर ओ सी ई कम्प्यूटिंग करने के लिए नियोजित पूँजी से हटा दिया गया है ।	वी. पी. टी. ने अधिशेष देने वाले किसी परिसंपत्ति को नहीं पहचाना । अतः नियोजित पूँजी में, अधिशेष दी गयी / निपटारा की गई परिसंपत्तियों को शामिल नहीं किया गया है ।															
(ix) कार्गो संभलाई और वाहक संबंधी कार्यकलापों को आर ओ सी ई कम्प्युटेशन के लिए पूँजी परिसंपत्तियां व्यापार परिसंपत्तियां, व्यापार से संबंधित परिसंपत्ति और सामाजिक कर्तव्य की परिसंपत्तियों में पृथक (अलग) किया जाना चाहिए । प्रशुल्क मार्गदर्शन के खण्ड 2.9.8 के लाइन में इस प्रकार का पृथकीकरण की पुष्टि दें ।	परिसंपत्तियों को व्यापार परिसंपत्ति, व्यापार संबंधी परिसंपत्ति और सामाजिक कर्तव्य की परिसंपत्तियों में पृथकीकरण की पुष्टि दी जाती है ।															
(x) कार्यचालन पूँजी :																
(क) प्रशुल्क मार्गदर्शन के खण्ड 2.9.9 में निर्धारित कार्यचालन पूँजी नार्मस् (मानक) के अनुसार, फुटकर ऋणों को 2 महीने की संपदा राजस्व तथा 2 महीने का रेल्वे टर्मिनल प्रभारों में अनुमानित किया जाना चाहिए । इसकी पुष्टि दें और यह दर्शाएँ कि फार्म-4ए में विचार की गयी फुटकर ऋणों का प्रशुल्क मार्गदर्शन का पालन किया गया है ।	फुटकर ऋणों को लागत विवरण में नीचे सूचित अनुसार माना गया है :- <table><tr><th>कार्गो संबंधी प्रभार</th><th>शून्य</th><th>क्यों कि अधिकतम कार्गो संबंधी प्रभारों को अग्रिम के रूप में वसूल किया जाता है ।</th></tr><tr><td>वाहक संबंधी प्रभार</td><td>1/2 महीना</td><td>अनुभव के अनुसार फुटकर ऋण 1/2 महीने की आय है क्योंकि अस्थायी वसूली तथा अंतिम बिल के बीच बकाया होता है । साथ ही नेवी वाहकों पर दी गयी बिल्स को डॉक-परिदत्त (पोस्ट पेड बिल्स) बिल्स पर वसूल किया जाता है ।</td></tr><tr><td>संपदा आय</td><td>2 महीने</td><td>प्रशुल्क मार्गदर्शन के अनुसार</td></tr><tr><td>रेल्वे टर्मिनल प्रभार</td><td>2 महीने</td><td>प्रशुल्क मार्गदर्शन के अनुसार</td></tr><tr><td>रेल्वे अन्य प्रभार</td><td>1 महीना</td><td>अनुभव के अनुसार</td></tr></table>	कार्गो संबंधी प्रभार	शून्य	क्यों कि अधिकतम कार्गो संबंधी प्रभारों को अग्रिम के रूप में वसूल किया जाता है ।	वाहक संबंधी प्रभार	1/2 महीना	अनुभव के अनुसार फुटकर ऋण 1/2 महीने की आय है क्योंकि अस्थायी वसूली तथा अंतिम बिल के बीच बकाया होता है । साथ ही नेवी वाहकों पर दी गयी बिल्स को डॉक-परिदत्त (पोस्ट पेड बिल्स) बिल्स पर वसूल किया जाता है ।	संपदा आय	2 महीने	प्रशुल्क मार्गदर्शन के अनुसार	रेल्वे टर्मिनल प्रभार	2 महीने	प्रशुल्क मार्गदर्शन के अनुसार	रेल्वे अन्य प्रभार	1 महीना	अनुभव के अनुसार
कार्गो संबंधी प्रभार	शून्य	क्यों कि अधिकतम कार्गो संबंधी प्रभारों को अग्रिम के रूप में वसूल किया जाता है ।														
वाहक संबंधी प्रभार	1/2 महीना	अनुभव के अनुसार फुटकर ऋण 1/2 महीने की आय है क्योंकि अस्थायी वसूली तथा अंतिम बिल के बीच बकाया होता है । साथ ही नेवी वाहकों पर दी गयी बिल्स को डॉक-परिदत्त (पोस्ट पेड बिल्स) बिल्स पर वसूल किया जाता है ।														
संपदा आय	2 महीने	प्रशुल्क मार्गदर्शन के अनुसार														
रेल्वे टर्मिनल प्रभार	2 महीने	प्रशुल्क मार्गदर्शन के अनुसार														
रेल्वे अन्य प्रभार	1 महीना	अनुभव के अनुसार														
(ख) फार्म-ए क्रम सं.VIII(ii) में वर्ष 2009-10 के लिए दर्शायी गयी वास्तविक वस्तुसूची रु.2021.10 लाख वार्षिक लेखा वर्ष 2009-10 में रिपोर्ट की गयी रु.1969.77 लाख स्टोर्स खपत के साथ नहीं मिलता है । भिन्नता का मेल-मिलाप करें । वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए स्टोर्स खपत का आधार बतायें ।	रु.2021.10 लाख अंक वस्तुसूची शेष को अनुमति योग्य माना गया जबकि वार्षिक लेखा में रु.1969.77 लाख अंक, परिचालन स्टोर्स - अर्थात् इंधन और लूब्रिकेन्ट्स की खपत पर व्यय है तथा दोनों के अंकों की तुलना नहीं की जा सकती है । स्टोर्स एवं सामग्री की औसतन खपत का निर्धारण कार्यवार नहीं किया जा सकने के कारण वस्तुसूची का 6 महीने की खपत के दर पर लिया गया है जिसे आर/ओ आई/ओर एवं पी ओ एल संभलाई कार्यकलापों तथा 10% आर/ओ अन्य कार्यकलापों का 20% प्रत्यक्ष व्यय अनुमानित किया गया ।															

(ग) फ्यूल और कस्टमाइज्ड स्पेयर्स को छोड़कर वर्ष 2009-10 के लिए पूँजी स्पेयर्स, कस्टमाइज्ड स्पेयर्स तथा अन्य स्टोर्स का औसतन स्टोर्स खपत का ब्रेकअप प्रस्तुत करें।	कैपिटल स्पेयर्स, कस्टमाइज्ड स्पेयर्स तथा अन्य स्टोर्स के विवरण उपलब्ध नहीं हैं।
(घ) कार्यचालन पूँजी की गणना में अनुमानित नगद शेष का आधार बतायें और इस संबंध में कार्यचालन प्रस्तुत करें।	नगद शेष की प्रशुल्क मार्गदर्शनों के अनुसार अनुमानित किया गया अर्थात् मूल्यहास से भिन्न महीने का व्यय के रूप में वी पी टी ने विस्तृत कार्यचालन प्रस्तुत किया है।
III. दरमान	
(1) अनुभाग 1.1 - सामान्य नियम एवं शर्तें	
(i) विदेश जाने वाले वाहकों को तटीय वाहक में परिवर्तन करने के लिए मानदंड संबंधी नोट 2 (iii) पर प्रस्तावित प्रावधान तथा उसपर लागू दरें, टैम्प के आदेश सं. टैम्प/2/1997-एपीटी, दि.2 जून 1998 में सभी महा पत्तनों के लिए सामान्य रूप से अपनाने के लिए अनुमोदित प्रावधान लाइन में नहीं है। वर्तमान प्रावधान को आशोधन करने के कारण बतायें।	और अधिक युक्तिसंगत लागू के लिए इस प्रावधान को जरा सा परिवर्तित किया गया और प्रस्ताव में सूचित किया गया। व्यवहारिक रूप से तटीय माल की लदान / उतराई के बजाय सीमाशुल्क अथवा डी.जी.शिपिंग द्वारा जारी परिवर्तन की सही तारीख ही मानदंड होनी चाहिए। तकनीकी तथा कानूनी कारणों के लिए - वाहक जो मान्य परिवर्तन आदेश / लाइसेंस होने पर, केवल तटीय माल लदान शुरू नहीं करने अथवा तटीयमाल डिस्चार्ज पूरा करने के कारण उससे विदेशी दर प्रभारित नहीं किया जा सकता। यह समझा जाता है कि तटीय या विदेशी दरें प्रभारित करने के लिए समय तथा तारीख से वाहक की स्थिति का मानदंड किया जाना चाहिए।
(ii) क्रम सं.5 (vii) में प्रस्तावित नई नोट यह बताता है कि, कार्गो परिवहन जैसे कि ड्रेजर्स, फ्लोटिंग क्रेन्स, टम्स, सर्वे वाहक, बंकर बार्जस, वाटर बार्जस, ऑफशोर सप्लाय वेसल्स और अन्य क्राफ्टों आदि के लिए बने वाहक, अन्य विविध कार्यों को करने के लिए पोर्ट में परिचालित किये जाते हैं ऐसे वाहकों के पास तटीय रियायत संबंधी प्रावधान अनुपयुक्त करने के लिए सक्षम प्राधिकार द्वारा जारी लाइसेंस होने पर भी उसे तटीय वाहक के रूप में नहीं माना जाएगा।	यह समझा जाता है कि कार्गो का तटीय संचालन से जुड़े वाहकों को रियायत देने का उद्देश्य तटीय यातायात को प्रोत्साहन देना है। इस खण्ड के अंतर्गत आने वाले वाहक, कार्गो के तटीय संचालन के अंतर्गत नहीं आने के कारण, यह नोट प्रस्तावित करता है कि इस पोर्ट में किसी प्रकार का तटीय संभलाई नहीं करने वाले क्राफ्टों को कोई रियायत नहीं दी जाएगी। ये वाहक कार्गो संभलाई से भिन्न अन्य विविध कार्यों में नियोजित किये गये हैं। यू एस एस में अधिसूचित दरें, पोर्ट सेवायें प्राप्त करने वाले किसी भी वाहक को प्रभारित की जाने वाली सामान्य दरें हैं। विदेशी व्यापार में लगे वाहकों के लिए उच्च दरें प्रभारित करने की नीति नहीं होनी चाहिए।
(iii) विलंब भुगतान / प्रतिदाय पर व्याज संबंधी 6(i) तथा (ii) पर प्रस्तावित प्रावधान को रिक्त छोड़ दिया गया है। वी पी टी प्रशुल्क मार्गदर्शन के अनुसार वी पी टी स्टेट बैंक ऑफ इंडिया के "प्रिवेलिग प्राइम लीडिंग रेट" से 2% अधिक दर पर विशिष्ट व्याज प्रस्ताव कर सकता है।	विलंब भुगतान / प्रतिदाय पर व्याज के लिए विशिष्ट व्याज दर अर्थात् स्टेट बैंक ऑफ इंडिया की प्रिवेलिग प्राइम लीडिंग दर 12.50%, 21.10.2010 से और 2% को जोड़कर यानी 14.50% है।

(2)	<p>एस ओ आर परिशोधित ड्राफ्ट में, बी पी टी ने तटीय वाहकों के लिए अलग दरें प्रस्तावित नहीं किया परंतु तटीय वाहकों के लिए अधिशुचित दर का 60% (यानी विदेशी वाहकों के लिए) रखने का प्रस्ताव किया। प्रशुल्क मार्गदर्शन का खण्ड 6.1.2 यह विनिर्दिष्ट करता है कि तटीय वाहकों के लिए वाहक संबंधी प्रभार को रूपरे के रूप में अंकितमूल्य किया जाये। अतः बी पी टी, पोर्ट द्वारा लागू प्रस्तावित जनरल नोट के बजाय, तटीय वाहकों के लिए लागू एस ओ आर प्रस्ताव के अलग रियायती दरों को आशोधन करें। प्रशुल्क मार्गदर्शन के खण्ड 6.1.2, सामान्य पुनरीक्षण के समय में प्रिवेलिग एक्सचेंज दर संबंधी में तटीय दरों का पुनर्विवरण की सिफारिश नहीं किया, इसका अनुपालन किया जाय।</p>
(3)	धारा 2.1 - पत्तन देय
(i)	<p>वर्तमान एस ओ आर ने विभिन्न वर्गों के जलयानों के लिए अर्थात् लोहा अयस्क जलयान, पी ओ एल जलयान और अवशिष्ट वर्गों के लिए अलग अलग पत्तन देय निर्धारित किया जबकि प्रस्तावित एस ओ आर में सभी वर्गों के जलयानों के लिए एकरूप पत्तन देय निर्धारित किया गया। पोर्ट द्वारा सूचित करने पर भी कि सिंगल पत्तन देय प्रस्तावित करने द्वारा वैज्ञानिक पुनर्गठन के अलावा पत्तन देय में कोई पुनरीक्षण नहीं है, यह देखा गया कि प्रस्तावित टैरिफ में वर्तमान टैरिफ की स्तर से लोहा अयस्क जलयानों के पत्तन देय में 47% वृद्धि, पी ओ एल जलयानों के लिए (आंतरिक बंदरगाह में) 20% वृद्धि और अवशिष्ट वर्ग के जलयानों के लिए 4% वृद्धि दिखाया गया। पत्तन देय के लिए प्रस्तावित वैज्ञानिक पुनर्गठन का आधार सूचित किया जाए।</p>
(ii)	<p>पिछले दो वर्ष अर्थात् वर्ष 2008-09 एवं 2009-10 में जलयानों की संख्या, जलयानों की औसतन जी.आर.टी. प्रस्तुत करें और वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक उसी प्रकार का विवरण दें, विदेश जाने वाले जलयान और तटीय जलयान दोनों का अलग अलग विवरण दें और इस के साथ वर्तमान दर पर और प्रस्तावित दर पर आय का प्राक्कलन तथा प्रस्तावित वैज्ञानिक पुनर्गठन के कारण कुल राजस्व पर पड़ने वाले प्रभाव का विवरण दें। इस के लिए एक प्रपत्र दिया गया।</p>

पत्तन देय लगाने हेतु प्रति जी आर टी की सिंगल स्लेब दर के लिए टैप द्वारा दिए गए दिशानिर्देश। तदनुसार कार्गो जलयानों की प्रकार पर ध्यान न देते हुए वैज्ञानिक सिंगल दर प्रस्ताव किया गया। कारण कुछ भी हो अन्य कार्गो जलयानों की तुलना में लोहा अयस्क जलयानों के वर्तमान पत्तन देय बहुत कम निर्धारित किया गया। अतः लोहा अयस्क जलयानों के लिए इस का प्रभाव अधिक दिखाई दे रही है। लागत सारणी 5 बी (iii) द्वारा देखा जा सकता है कि वर्ष 2010-11 से 2012-13 अवधि के दौरान पोर्ट कंसर्वेसी (संतुलन) कार्यकलापों में ₹ 1597.07 लाख तक घटा दिखाया, जो इस पुनरीक्षण द्वारा ठीक करने का प्रस्ताव किया गया। प्रस्तावित पुनरीक्षण के बाद अधिशेष ₹ 15.91 लाख रहेगा, जो बहुत कम है। पत्तन देय का वर्तमान दर दि.6 जून 2001 से लागू है।

पोर्ट ने आवश्यक विवरण प्रस्तुत किया।

	<p>(iii) सेग्रिगेटेड बेल्लास्ट टैंक रहने वाले एल पी जी टैंकों को पत्तन देय लगाने के लिए अंतर्राष्ट्रीय टनेज प्रमाणपत्र के अनुसार न्यूनीकृत कुल टनभार लागू करने हेतु प्रस्तावित नोट (iv) टैरिफ मार्गदर्शन के खंड 6.2 का तात्कालिक भाष्य लग रहा है, जो केवल सेग्रिगेटेड बेल्लास्ट टैंकर सहित तेल टैंकों के लिए ही यह शर्त विहित है । वर्तमान नोट में प्रस्तावित परिवर्तन के कारण स्पष्ट किए जाए और उस प्रकार की ट्रीटमेंट को अनुमति देने के लिए सरकार द्वारा अपनाए अंतर्राष्ट्रीय रिवाज दिखाया</p>	<p>वर्तमान दर मान में, सेक्शन 1.1 में “परिभाषा-शामान्य”, मद (8) बताता है कि पी ओ एल का अर्थ पेट्रोलियम, ठोस एवं तरल पदार्थ से है और उपर्युक्त के लिए जलयान संबंधी प्रभार लगाने के लिए एल पी जी जलयान भी शामिल होंगे । अतः अंतर्राष्ट्रीय टनेज प्रमाणपत्र के अनुसार रेड्यूस्ड कुल टनभार का भोग पर सेग्रिगेटेड बेल्लास्ट के साथ तेल टैंकों को पत्तन देय लगाते समय विचार किया जाएगा, बशर्ते कि वे इस जलयान संबंधी प्रभार लगाने के लिए कार्गो पी ओ एल को परिभाषा के अंतर्गत आया हो ।</p>																																
(4)	<p>अनुसूची 2 2- पायलटेश शुल्क</p> <p>(i) लोहा अयस्क जलयान, पी ओ एल जलयान और अवशिष्ट वर्ग के जलयानों के लिए एकरूप पायलटेश शुल्क प्रस्तावित करने के कारण और आधार स्पष्ट करें</p>	<p>प्रति जी आर टी के लिए रैंज द्वारा विहित मार्ग निर्देशों के अनुसार पायलटेश लगाने के लिए तीन रैंजों पर अर्थात् (i) 30,000 जी आर टी तक (ii) 30,000 से 60,000 जी आर टी (iii) 60,000 जी आर टी से ज्यादा हेतु दूसरी स्लैब के लिए पहली स्लैब के यूनिट दर का 20%, तीसरी स्लैब के लिए पहली स्लैब के यूनिट दर पर 30% छूट रहेगा । तदनुसार कार्गो जलयान के प्रकार पर ध्यान न देते हुए वैज्ञानीकृत टैरिफ का प्रस्ताव किया गया । लागत सारणी 5 बी (iii) द्वारा देखा जा सकता है कि वर्ष 2010-11 से 2012-13 अवधि के दौरान पायलटेश कार्यकलापों में ₹ 8335.70 लाख तक अधिक घाटा दिखाया, जो इस पुनरीक्षण द्वारा ठीक करने का प्रस्ताव किया गया । प्रस्तावित पुनरीक्षण के बाद अधिशेष जो ₹ 905.91 लाख रहेगा, जो बहुत कम है । प्रधान जलयानों पर राजस्व का प्रभाव नीचे सूचित किया गया ।</p>																																
		<table><tr><th>कार्गो</th><th>जी आर टी रेंज</th><th>जलयानों की संख्या</th><th>वृद्धि/कमी की प्रतिशत</th></tr><tr><td>पी ओ एल</td><td>15001-30000</td><td>151</td><td>66.02</td></tr><tr><td></td><td>30001 - 60000</td><td>88</td><td>8.78</td></tr><tr><td></td><td>60000 से अधिक</td><td>50</td><td>3.09</td></tr><tr><td>लोहा अयस्क</td><td>30001 - 60000</td><td>85</td><td>-7.77</td></tr><tr><td></td><td>60000 से अधिक</td><td>28</td><td>-7.50</td></tr><tr><td>अवशिष्ट</td><td>15001-30000</td><td>579</td><td>51.09</td></tr><tr><td></td><td>30001 - 60000</td><td>261</td><td>-1.02</td></tr></table>	कार्गो	जी आर टी रेंज	जलयानों की संख्या	वृद्धि/कमी की प्रतिशत	पी ओ एल	15001-30000	151	66.02		30001 - 60000	88	8.78		60000 से अधिक	50	3.09	लोहा अयस्क	30001 - 60000	85	-7.77		60000 से अधिक	28	-7.50	अवशिष्ट	15001-30000	579	51.09		30001 - 60000	261	-1.02
कार्गो	जी आर टी रेंज	जलयानों की संख्या	वृद्धि/कमी की प्रतिशत																															
पी ओ एल	15001-30000	151	66.02																															
	30001 - 60000	88	8.78																															
	60000 से अधिक	50	3.09																															
लोहा अयस्क	30001 - 60000	85	-7.77																															
	60000 से अधिक	28	-7.50																															
अवशिष्ट	15001-30000	579	51.09																															
	30001 - 60000	261	-1.02																															

<p>(ii) प्रस्तावित दर में 30,000 जी आर टी तक पी ओ एल जलयानों के लिए 66% से 74% तक वृद्धि रहेगा और अवशिष्ट वर्ग के लिए 51% से 58% तक वृद्धि रहेगा और 30,000 जी आर टी से अधिक जलयानों के लिए यह 8% से 16% तक छूट रहेगा । लोहा अयस्क जलयानों के लिए इस का अर्थ 7% और प्रस्तावित दर का 17% छूट रहेगा । प्रथम स्लैब हेतु प्रस्तावित टैरिफ प्राप्त करने के लिए अर्थात 30,000 जी आर टी तक यू एस \$0.5140 और अगले दो स्लैब्स के लिए स्लाईडिंग दर का स्पष्टीकरण दें । जलयानों के प्रधान वर्ग पर हर वर्ग में प्रस्तावित वृद्धि का प्रभाव प्रमुख रूप से दिखाएं ।</p>	<p>पायलटेज कार्यकलापों के लिए किए जाने वाले प्रयासों का निर्धारण करते समय अनेक विषयों पर विचार करना होगा । बाह्य बंदरगाह में प्रवेश करने वाले जलयान अधिक जी आर टी वाले पैनामेक्स जलयान हैं और उनके लिए ज्यादा टग शक्ति की आवश्यकता होती है जबकि आंतरिक बंदरगाह में प्रवेश करने वाले जलयान कम जी आर टी वाले हैंडीमेक्स जलयान हैं, जिन के लिए अधिक टग शक्ति की जरूरत नहीं होती लेकिन अधिक दूर और अधिक समय के लिए पायलटिंग की आवश्यकता होती है । अतः आंतरिक बंदरगाह में प्रवेश करने वाले सभी प्रकार के जलयानों के लिए किए जाने वाले कुल प्रयास लगभग बराबर है । तार्किक रूप से देखा जाय तो कम जी आर टी वाले जलयानों से अधिक जी आर टी वाले जलयानों तक प्रति जी आर टी के लिए पायलटेज शुल्क कम हो जाएगा । इसके विरुद्ध में प्रति जी आर टी के लिए वर्तमान पायलटेज शुल्क अधिक जी आर टी वाले जलयानों के लिए बढ़ती जा रही है । उपर्युक्त असमता को दूर करने के लिए टैंप के मार्गदर्शन के अनुसार वैज्ञानिकृत टैरिफ अनिवार्य है और प्रस्तावित टैरिफ समर्थनीय है ।</p>																				
<p>(iii) कृपया स्पष्टीकरण दें कि क्या उपर्युक्त सभी वर्ग के जलयानों पर एकरूप पायलटेज शुल्क लगाने के लिए की गई प्रस्ताव में आंतरिक / बाह्य बंदरगाह के बर्थों से लोहा अयस्क जलयान, पी ओ एल जलयान एवं अवशिष्ट जलयान को दिए जाने वाले पायलटेज सेवाओं हेतु दूर एवं प्रयास बराबर हैं ?</p>	<p>पोर्ट ने दी गई प्रपत्र में आवश्यक विवरण प्रस्तुत किया । वि पो ट्र द्वारा दिया गया राजस्व पर प्रभाव का विवरण नीचे दिया गया ।</p>																				
<p>(iv) पिछले दो वर्षों के दौरान यानि 2008-09 एवं 2009-10 के दौरान जलयानों की संख्या, संभलाये गये जलयानों के औसतन जी आर टी तथा वर्ष 2010-11 एवं 2012-13 के लिए प्रोजेक्शन्स तथा विभिन्न वर्गों के जलयानों के लिए वर्तमान दर की तुलना में प्रस्तावित पायलटेज शुल्क पर आय का प्राक्कलन का विवरण देते हुए प्रस्तावित पायलटेज शुल्क का राजस्व पर प्रभाव से संबंधित विवरण दें । इस के लिए एक प्रपत्र दिया गया ।</p>	<table><tr><th>वर्ष</th><th>वर्तमान दर पर राजस्व</th><th>प्रस्तावित वैज्ञानिक पायलटेज शुल्क के अनुसार राजस्व</th><th>अतिरिक्त राजस्व</th></tr><tr><td>2010-11</td><td>9726.14</td><td>12467.89</td><td>2741.75</td></tr><tr><td>2011-12</td><td>11226.52</td><td>14450.43</td><td>3223.91</td></tr><tr><td>2012-13</td><td>11056.11</td><td>14225.59</td><td>3169.48</td></tr><tr><td>कुल</td><td>32008.77</td><td>41143.91</td><td>9135.14</td></tr></table>	वर्ष	वर्तमान दर पर राजस्व	प्रस्तावित वैज्ञानिक पायलटेज शुल्क के अनुसार राजस्व	अतिरिक्त राजस्व	2010-11	9726.14	12467.89	2741.75	2011-12	11226.52	14450.43	3223.91	2012-13	11056.11	14225.59	3169.48	कुल	32008.77	41143.91	9135.14
वर्ष	वर्तमान दर पर राजस्व	प्रस्तावित वैज्ञानिक पायलटेज शुल्क के अनुसार राजस्व	अतिरिक्त राजस्व																		
2010-11	9726.14	12467.89	2741.75																		
2011-12	11226.52	14450.43	3223.91																		
2012-13	11056.11	14225.59	3169.48																		
कुल	32008.77	41143.91	9135.14																		
<p>(v) प्रस्तावित न्यूनतम पायलटेज शुल्क यू एस \$1285 का आधार बतायें और राजस्व परिणाम सहित प्रति वर्ग पर पडने वाले इसका प्रभाव प्रस्तुत करें ।</p>	<p>वर्ष 2009-10 के दौरान 3000 जी आर टी से कम वाले 68 जलयान पोर्ट में प्रवेश किए । इस पर अनुमान लगाते हुए केवल एक टग और एक पायलट का नियोजन किया तथा प्रति आने और जाने के लिए पायलटेज परिचालन हेतु कम से कम 2 घंटे का समय आवश्यक है । एम जी ए या इंजीनियर पर विचार किए बगैर खर्च की जाने वाली न्यूनतम रकम ₹ 59868/- रहा । निर्धारित ऊपरी खर्च निम्नानुसार है :</p>																				

		विवरण	प्रति घंटा के लिए प्रभार	2 घंटे का प्रति संचालन हेतु
		किराये पर नियोजित आधुनिक टर्गों के अनुसार टर्ग किराया प्रभार (सेवा कर के अलावा )	6225	12450
		फ्युअल लागत (185 लीटर * ₹ 39)	7215	14430
		एस ओ आर के अनुसार प्रति संचालन के लिए पायलेट लांच प्रभार		2304
		प्रति संचालन के लिए कुल प्रभार		29934
		<p>एक बाहर जाने और एक अंदर आने का संचालन में पायलेट शुल्क शामिल करने के कारण कुल प्रभार ₹ 59,868/- रहा ।</p> <p>एस ओ आर के अनुसार चुकाए जाने वाले न्यूनतम प्रभार यू एस \$1285 अर्थात् ₹ 59444/- रहा ।</p>		
	(vi) टर्ग सहायता के बिना वाले जलयानों का संचालन के मामले में अनुसूची 2.2.2 (बी) में प्रस्तावित पायलेट शुल्क में 55% का छूट प्रस्तावित पायलेट शुल्क में शामिल किए गए	पोर्ट टर्ग का उपयोग करने वाले प्रति संचालन का पायलेट शुल्क के लिए प्रस्तावित 55% का छूट वर्तमान एस ओ आर के अनुसार है ।		
	(vii) आंतरिक बंदरगाह / बाह्य बंदरगाह में और आंतरिक बंदरगाह से बाह्य बंदरगाह तक आदि के लिए पी ओ एल जलयानों का संचालन के लिए वर्तमान एस ओ आर में अलग अलग शिफ्टिंग प्रभार दिए गए तथा प्रत्येक शिफ्टिंग के आधार पर लेवी का यूनिट निर्धारित किया गया । पी ओ एल जलयान एवं पी ओ एल जलयानों के अलावा अन्य जलयान के लिए प्रस्तावित एकरूप शिफ्टिंग प्रभारों के संदर्भ में निम्नलिखित का स्पष्टीकरण दें : (क) विस्तृत कार्यचालन के साथ प्रस्तावित शिफ्टिंग प्रभार प्राप्त करने का आधार ।	वर्तमान एस ओ आर में पी ओ एल जलयानों के अलावा अन्य जलयान के लिए शिफ्टिंग प्रभार पी ओ एल जलयानों के अलावा अन्य जलयानों पर लागू पायलेट शुल्क का 40% तक गलत लिया गया । इसी प्रकार वही अनुपात में शिफ्टिंग प्रभारों का निर्धारण किया गया ।		



	(ख) क्या आंतरिक बंदरगाह / बाह्य बंदरगाह में और आंतरिक बंदरगाह से बाह्य बंदरगाह तक पोर्ट घाट / आंतरिक / बाह्य बंदरगाह के बीच अन्य जलयानों का संचालन तथा पी ओ एल जलयानों का शिपिंग के लिए दूर एवं लागत बराबर है ?	
	(viii) इस मद के लिए भी उक्त क्र.सं.(iv) में अपेक्षित पायलटज शुल्क के अनुसार इसी प्रकार की तुलना प्रस्तुत करें ।	शिपिंग प्रभारों का निर्धारण के लिए वर्तमान तर्काधार पद्धति को जारी रखने की दृष्टि से इस पर अलग से कार्यवाही नहीं किया गया ।
	(xi) नोट नं.14 में जलयान जो कार्गो परिवहन के लिए नहीं, लेकिन अन्य वाणिज्य कार्यकलाप जैसे ड्रिलिंग रिम्स, सर्वेक्षण आदि के लिए और पोर्ट परिचालन के लिए नहीं लेकिन शिपयार्ड आदि जैसे संगठनों के लिए काम करते हैं, उनका पायलटिंग तथा शिपिंग संचालन हेतु अधिसूचित दरों पर 10% अतिरिक्त लेवी लगाने के लिए पोर्ट ने प्रस्ताव किया । 10% अतिरिक्त लेवी लगाने की प्रस्ताव का आधार पर स्पष्टीकरण दें ।	उपलब्ध सांख्यिकी के अनुसार कार्गो ले जाने वाले जलयानों की सामान्य परिचालन की तुलना में शिपयार्ड परिचालन हेतु ड्रिलिंग रिम्स, सर्वे कार्यकलापों के लिए जलयानों का पायलटज परिचालन एवं संचालन के लिए अत्यधिक समय ले रहा है । अधिक परिचालन समय का खर्च की क्षतिपूर्ति के लिए अतिरिक्त लेवी का प्रस्ताव किया गया ।

(5)	<b>अनुसूची 2.3-घाट किराया प्रभार</b>				
(i) प्रस्ताव ने घाट किराये में प्रस्तावित वृद्धि की स्तर को स्पष्ट रूप से सूचित नहीं किया । कृपया बतायें कि प्रति वर्ग में घाट किराया में प्रस्तावित वृद्धि क्या है और पोर्ट के राजस्व में क्या वृद्धि होगी ।		वर्ष 2009-10 के लिए इस शीर्ष के अंतर्गत दिखाया गया राजस्व में निम्न शामिल हैं ।			
			2009-10	2010-11 (प्रत्याशित)	
		आं.ब.में सामान्य कार्गो जलयान पर घाट किराया प्रभार	1858.00		
		अयस्क घाटों के पास लोहा अयस्क जलयानों पर घाट किराया प्रभार	779.64		
		आं.ब.में पी ओ एल जलयानों पर घाट किराया प्रभार	303.58		
		जी सी बी के पास सामान्य कार्गो जलयानों पर घाट किराया प्रभार	343.70		
		कुल	3285.22	7960.00	वर्ष 09-10 में प्रकट किया गया रु.4674.78 लाख हानि की पूर्ति हेतु प्रस्ताव किया गया ।
		प्राथमिकता/ आस्टिंग प्राथमिकता घाट प्रभार	71588	0.00	घाट आरक्षण योजना प्रारंभ करने के कारण ।
		शिपिंग प्रभार	1197.40	1760.99	प्रस्तावित अपयार्ड पुनरीक्षण के कारण
		म.ब.में घाट किराया प्रभार	48.62	48.62	पुनरीक्षण का प्रस्ताव नहीं किया गया
		कुल	5247.12	9769.61	
		उपर्युक्त से यह देखा जाता है कि इस कार्यकलाप के अंतर्गत प्रकट की गई हानि की पूर्ति के लिए रु.46.75 करोड़ प्राप्त करने हेतु घाट किराया प्रभार वर्तमान दर पर 142% तक बढ़ाने का प्रस्ताव किया गया । घाट किराया प्रभारों का पुनरीक्षण का प्रभाव हल्का करने के लिए उपभोक्ताओं द्वारा किया गया अनुरोध पर विचार करने के लिए टैंप द्वारा दिया गया सुझाव की दृष्टि से स्थिति की समीक्षा की गई और प्रस्तावित एकही स्लैब के स्थान पर जी आर टी के दो स्लैब लागू करने के लिए प्रस्ताव किया गया तथा पुनरीक्षण का प्रभाव पहले प्रस्तावित रु.4627.99 से रु.4028.70 तक सीमित किया गया ।			

दि.2.11.2010 को आयोजित संयुक्त सुनवाई में घाट वि पो ट्र के बताने पर भी मेसर्स वीसीटीपीएल द्वारा अनुरक्षण करने के कारण घाट किराया प्रभार बढ़ाने के लिए उनके द्वारा किया गया अनुरोध पर कहा जाता है कि सख्त लागू निर्माण लागत रु.3695.31 लाख तथा 75 वर्ष जीवन काल के आधार पर मूल्यहास एवं 16% की दर पर आरओसीई क्रमशः ₹49.27 और ₹ 300.27 लाख कुल मिलाकर प्रति वर्ष ₹ 640.51 लाख हो रहा है। मेसर्स वी सी टी पी एल से आंतरिक बंदरगाह के घाटों के बराबर वसूल किया गया औसतन घाट किराया प्रभार केवल ₹ 43.00 लाख रहा। उक्त को दृष्टि में रखते हुए उनका अनुरोध स्वीकार करना संभव नहीं है।

(ii) हर वर्ग के जलयानों के लिए रहे वर्तमान दो / तीन स्लैब दर के स्थान पर एकमात्र घाट किराया दर प्राप्त करने का विवरण दिया जाए।

वि पो ट्र ने बताया कि विभिन्न वर्गों के जलयानों के लिए एकमात्र घाट किराया प्रभार प्राप्त करने से संबंधित गणन शीट प्रस्तुत किया गया है जिसकी गई सारणी वर्तमान की तुलना में प्रस्तावित घाट किराये का एकमात्र प्राक्कलन सूचित करती है। सारणी ने स्पष्ट नहीं किया कि एकमात्र रुबरा दर कैसे प्राप्त किया गया)

(iii) वि पो ट्र द्वारा प्रस्तावित एकमात्र घाट किराया पर यह देखा गया कि वृद्धि का प्रभाव 54% से 300% तक बहुत अधिक रहेगा। 70,000 जी आर टी से कम वाले लोहा अयस्क जलयानों पर 54% वृद्धि रहेगा और 70,000 जी आर टी से अधिक वाले जलयानों पर 325% वृद्धि रहेगा। पी ओ एल जलयान एवं रेसिड्युअल वर्ग के लिए भी प्रस्तावित वृद्धि 60% से 244% तक हो जाएगी। जलयान से संबंधित कार्यकलापों में 34% की कुल औसतन घाटा के संदर्भ में वर्तमान घाट किराये के लिए प्रस्तावित अत्यधिक वृद्धि का औचित्य बतायें।

जलयान से संबंधित कुल कार्यकलापों की घाटा की प्रतिशत में विभिन्न उद्योग कार्यकलाप भी शामिल हैं, जो निम्नानुसार है :

	वर्तमान राजस्व	घाटा की वर्तमान %	वर्तमान घाटा	पुनरीक्षण के लिए प्रस्तावित %	वर्तमान राजस्व
बर्थिंग	3186.72	94.37%	4858.84	142.00%	3186.72
प्राथमिकता घाट प्रभार	715.88				715.88
शिपिंग प्रभार	197.40			47.00%	502.77
अन्य	48.62				
पायलटेज	9754.40	1500%	1465.31	28.00%	2731.22
पोर्ट संरक्षण	5007.00	3.00%	153.72	9.00%	450.89
ड्राई डाकिंग	338.00	1.69%	571.24		
अन्य सेवायें	349.01	2.00%	6.64		
कुल	20597.03		7055.75		7503.71

उपर्युक्त से यह स्पष्ट होता है कि बर्थिंग कार्यकलापों में घाटा में प्राथमिकता / आस्टिंग प्राथमिकता बर्थिंग प्रभार एवं टौविंग / शिपिंग प्रभार 94% रहा। प्रत्याशित किया गया था कि घाट आरक्षण योजना प्रारंभ करने की वजह से प्राथमिकता बर्थिंग प्रभार कम होंगे और घाट किराया का वर्तमान मूल संभव केवल ₹ 3186.72 लाख है, इसलिए वर्तमान हानि की पूर्ति के लिए अधिक पुनरीक्षण प्रस्तावित किया गया था।

(iv) पिछले दो वर्षों से संबंधित जलयानों की संख्या, संभलाये गये जलयानों के औसतन जी आर टी दिखाने वाली सारणी तथा प्रति वर्ग के जलयानों से संबंधित वर्तमान प्रति स्लैब के लिए अनुमानित

वि पो ट्र ने वर्ष 2009-10 से 2012-13 तक अपेक्षित विवरण विहित प्रपत्र में प्रस्तुत किया। वि पो ट्र द्वारा निर्धारित राजस्व का संक्षिप्त विवरण नीचे दिया गया है :

वर्ष	वर्तमान दर पर राजस्व	प्रस्तावित वैज्ञानिक पायलटेज शुल्क के अनुसार राजस्व	अतिरिक्त राजस्व
2010-11	3536.69	7788.74	4252.05

<p>आय और इसकी तुलना में प्रस्तावित एकमात्र घाट किराया प्रभार द्वारा प्रत्याशित आय का विवरण पायलटेज शुल्क के लिए विहित प्रपत्र को अगनाते हुए प्रस्तुत करें।</p>	2011-12	3919.59	8584.10	4664.51
	2012-13	7185.23	11470.70	4285.47
	कुल	14641.51	27843.54	13202.03

<p>(v) विशाखा क्राफ्ट नियम में क्र.सं.4 के अंतर्गत वर्क बोट्स के लिए घाट किराया प्रभार हर जी आर टी एवं हर घंटा के लिए वर्तमान ₹ 0.10 से ₹ 0.25 तक अर्थात् 150% की वृद्धि प्रस्तावित करने का आधार तथा तत्पश्चात पडने वाले वित्तीय प्रभाव सूचित किया जाए।</p>	<p>प्रस्तावित घाट किराया प्रभारों में वृद्धि की लाईन में दर का प्रस्ताव किया गया। वर्क बोटों का बर्थिंग कभी कभी होता है इसलिए इसका प्रभाव नहीं दिखाया गया।</p>
<p>(6) अनुसूची 2.3.3 - कम निष्पादन के लिए पीनल घाट किराया।</p>	<p>(i से iv) ट्रेड का अनुरोध के अनुसार, समीप वाले पोर्टों से प्रतिस्पर्द्धा और ट्रेड द्वारा वहन करने की शक्ति को दृष्टि में रखते हुए कम निष्पादन के लिए पीनल घाट किराया का प्रस्ताव नहीं किया गया। यह पोर्ट द्वारा लिया गया पॉलसी निर्णय है। पिछले तीन वर्ष अर्थात् 2007-08 से 2009-10 तक जलयान रहने का अधिक समय, अधिक समय रहने की अवधि और पोर्ट द्वारा वसूल किया गया पीनल घाट किराया को विवरण संलग्न किया गया बताया लेकिन संलग्न नहीं किया गया।</p> <p>पीनल घाट किराया खंड का प्रस्ताव नहीं करने के कारण, अगले तीन वर्षों की आय का प्राक्कलन का सवाल नहीं उठता।</p> <p>कम निष्पादन के लिए पीनल घाट किराया नहीं होने की दृष्टि से टैंप की आदेश सं.टैंप/31/2008- वीपीटी, दि.12.2.2009 द्वारा अनुमोदित प्रावधान को निम्नानुसार संशोधित किया जाए।</p> <p>“2.3.3 (क) (ii) के अंतर्गत पीनल घाट किराया लगाने के बाद भी जलयान 15 दिन से अधिक समय रह जाता तो उस प्रकार की अधिक समय तक रह जाने वाली अवधि के लिए सामान्य घाट किराया के अतिरिक्त सामान्य घाट किराया के 5 गुना बराबर वाले पीनल घाट प्रभार लगाया जाएगा।”</p>
<p>(i) अंतिम टैरिफ आदेश में प्राधिकार ने पैरा 12 (xix) में बताया कि कम उत्पादकता के कारण जलयान घाट पर रहने वाली कुल समय के लिए लगाए जाने वाले अतिरिक्त घाट प्रभार हेतु और मामले में पारदर्शिता लाने के लिए दरमान में सुस्पष्ट रूप से उत्पादकता शर्त बनाने के लिए नियमों का निर्धारण करना उचित रहेगा और प्राधिकार ने वि पो ट्र को सुझाव दिया कि उपभोक्ताओं से परामर्श करके उत्पादकता शर्तों का निर्धारण के लिए नियम बताते हुए उचित प्रस्ताव दि.30 सितंबर 2006 तक तैयार करें। इस प्रकार के सिद्धांतों को निर्धारित करने तक नोट 1 (i) (ii) अनुसूची 2.3.3 में निर्धारित वर्तमान अनुसूची के तहत उपाध्यक्ष की अध्यक्षता में एक समिति गठन करने की अनुमति दी, जिसमें पोर्ट के अधिकारी और ट्रेड के तीन प्रतिनिधि होंगे। जो पीनल बर्थ किराया प्रावधान लागू करने के लिए लदान / उतराई मानक निर्धारित करेंगे।</p>	
<p>(क) कृपया स्पष्ट करें कि इस संबंध में पिछले टैरिफ आदेश में दी गई समय सीमा के अनुसार उचित प्रस्ताव क्यों फाईल नहीं किया और दी गई सुझाव का अनुपालन वर्तमान टैरिफ पुनरीक्षण प्रस्ताव में क्यों नहीं किया।</p> <p>(ख) कृपया वर्ष 2007-08, 2008-09 एवं 2009-10 के दौरान लगाये गये पीनल घाट प्रभार से संबंधित मामलों का विवरण प्रस्तुत करें।</p>	
<p>(ii) फिलहाल रहे नोट (i) एवं (ii) को हटाने की प्रस्ताव से यह स्पष्ट नहीं होता कि पीनल घाट प्रभार लगाने के लिए कम निष्पादन कैसे मानीटर किया जाएगा। वि पो ट्र को फिर से सुझाव दिया गया</p>	

	कि पहले दिया गया सुझाव का अनुपालन करें और कम उत्पादकता के कारण जलयान घाट पर रहने वाली कुल समय के लिए लगाए जाने वाले अतिरिक्त घाट प्रभार हेतु और मामले में पारदर्शिता लाने के लिए दरमान में सुस्पष्ट रूप से उत्पादकता शर्त बनाने के लिए नियमों का निर्धारण से संबंधित प्रस्ताव करें ।	
	(iii) जब एक तरफ वि पो ट्र जलयानों से निष्पादन की पुष्टि को प्रत्याशित करता है तो दूसरी तरफ पोर्ट को भी दक्षता से संबंधित पुष्टीकरण देना होगा । यदि पोर्ट द्वारा इस प्रकार निष्पादन की न्यूनतम पुष्टीकृत स्तर की सेवा नहीं किया जाता तो पोर्ट को बेस टैरिफ में छूट देने के लिए तैयार रहना चाहिए ।	
	(iv) कृपया विश्लेषण प्रस्तुत करें कि पिछले तीन वर्ष अर्थात् 2007-08 से 2009-10 तक घाट पर कितने जलयान अधिक समय रहा, रह गई अधिक समय की अवधि और पोर्ट द्वारा वसूल किया गया पीनल घाट किराया । अगले तीन वर्षों के लिए लागत सारणी में प्राक्कलित आया का विवरण भी सूचित किया जाए ।	
	(v) प्राधिकार ने आदेश सं.टैप/31/2008-वीपीटी, दि.12.2.2009 द्वारा वर्तमान एस ओ आर में रहे अनुसूची 2.3.3 (ii) के अंतर्गत पीनल घाट किराया लगाने के बाद भी जलयान 15 दिन से अधिक समय तक रह जाता तो उस प्रकार की अधिक समय तक रह जाने की अवधि के लिए सामान्य घाट किराया के 5 गुना बराबर वाले अतिरिक्त पीनल घाट प्रभार लगाने का अनुमोदन दिया । उक्त प्रावधान को दृष्टि में रखते हुए वर्ष 2009-10 के दौरान पोर्ट को प्राप्त अतिरिक्त आय, अगले तीन वर्षों के लिए अनुमान सूचित किया जाए तथा इसके साथ साथ पोर्ट में पूर्व वर्षों में जलयान अधिक समय रहने वाले उदाहरण तथा भविष्य में प्रत्याशित इस प्रकार के उदाहरण का विवरण दें ।	वर्ष 2009-10 के दौरान 5 गुना बराबर वाले पीनल घाट प्रभार लगाने वाली प्रावधान से पोर्ट को प्राप्त आय शून्य रहा । अनुमान लगाना उचित नहीं होगा क्योंकि इस स्थिति में भविष्य में जलयान रहने वाली अधिक समय का निर्धारण करना बहुत मुश्किल है ।
(7)	अनुसूची 2.3.4 घाट प्रभार से संबंधित सामान्य नोट	
	(i) वर्तमान एवं प्रस्तावित दरमान की खंड-3 में बाह्य बंदरगाह में संभलाये गये पी ओ एल / तेल / शुष्क बल्क कार्गो की यानांतरण / लायटरेज परिचालन के लिए घाट किराया से संबंधित प्रावधान शामिल हैं । इसे दृष्टि में रखते हुए सुस्पष्ट रूप से स्पष्टीकरण दें कि बाह्य बंदरगाह के किसी भी घाट में यानांतरण / लायटरेज परिचालन के लिए नॉन क्रेन घाट किराया का 50% लगाने हेतु सामान्य नोट सं.9 का परिचय करने का कारण क्या है और किस वर्ग के लिए यह प्रावधान लागू होगा ? ।	प्रस्तुत किया गया नोट - रेसिड्युअल वर्ग के जलयानों पर लागू नॉन क्रेन घाट किराया प्रभारों में केवल 50% लगाते हुए छूट देने के लिए, जो बाजों द्वारा लायटरेज / अप टॉपिंग परिचालन करने के लिए मूरिंग बर्थों के अलावा अन्य घाटों में बर्थ किए गए हैं । । व्यापारी वर्ग के अनुरोध पर तथा सामान्य शर्त व नियम के मद 12 के अंतर्गत प्राप्त अधिकारों का अनुसरण करते हुए मंडल द्वारा अनुमोदन के साथ तथा आं.प्र. राजपत्र में प्रकाशित करते हुए घाट किराया प्रभारों में छूट दी गई ।

		उत्कृष्ट को ध्यान में रखते हुए घाट किराया नोट नं.9 से संबंधित सामान्य नोट्स को ऐसा पढ़ा जाए कि मूरिंग्स के अलावा बाह्य बंदरगाह के किसी भी घाट द्वारा लाईटरेज / अप टॉपिंग परिचालन के लिए रेसिड्युअल वर्ग के जलयानों पर लागू नॉन क्रेन घाट किराया का 50% लगाया जाएगा । यह छूट धारा-3 की मद 3.3 के अंतर्गत आने वाले जलयानों पर लागू नहीं होगा ।
	(ii) विशाखा क्राफ्ट नियमों के अंतर्गत वर्क बोटों के लिए नोट-10 में घाट किराया प्रभारों में 33% छूट का प्रस्ताव किया गया है । अनुसूची 3.2.1 में पहले ही वर्क बोटों का घाट किराया प्रस्ताव करने के कारण इस संबंध में अलग नोट अनावश्यक लग रहा है अतः इसे हटाया जाए ।	विशाखा हार्बर क्राफ्ट नियमों के अंतर्गत पंजीकृत वर्क बोटों के लिए घाट किराया प्रभारों में 33% छूट को मानने के लिए प्रस्ताव किया गया है, जो वि पो ट्र की मंडल द्वारा अनुमोदित किया गया है । यह छूट केवल वर्क बोटों पर ही लागू होगा और वि पो ट्र द्वारा लाईसेंस प्राप्त करके पोर्ट जल में परिचालन करने वाले कुछ जलयान जैसे वाटर बार्जस, तेल बार्जस जो जलयानों को सेवा प्रदान करते हैं, उन के लिए यह छूट लागू नहीं होगा । अतः प्रस्तावित नोट सही है ।
(8)	<b>अनुसूची 2.3.5 रोड स्टेड प्रभार :</b> पिछले सामान्य आदेश का पुनरीक्षण करते समय प्राधिकार ने पैरा 12(xxxi) द्वारा पोर्ट को विनिर्दिष्ट रूप से सुझाव दिया कि हार्बर की निकटता, उपलब्ध गहराई आदि पर विचार करते हुए तथा इसे घाट किराया प्रभार से जोड़े बिना उत्तम वैज्ञानिक रोड स्टेड प्रभारों का प्रस्ताव करें । पहले दी गई इस सुझाव पर विचार करते हुए प्रस्तावित दरों की समीक्षा की जाए ।	उपभोक्ताओं द्वारा कोई निर्दिष्ट अनुरोध प्राप्त करने पर समीक्षा की जाएगी ।
(9)	<b>अनुसूची 3.1 कूड ऑयल / पी ओ एल के यानांतरण के लिए समेकित प्रभार</b>	
	(i) वार्फेज प्रभारों में कूड ऑयल के लिए 32%, कूड 15% और जहाज से तट के लिए 18% तक छूट का प्रस्ताव किया गया । वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक कूड/ पी ओ एल के लिए प्रस्तावित छूट का राजस्व पर पड़ने वाले प्रभाव विस्तृत कार्यचालन के साथ प्रस्तुत किया जाए ।	पी ओ एल उत्पाद एवं कूड ऑयल पर वार्फेज प्रभारों में छूट का वित्तीय प्रभाव प्रस्तुत किया गया है ।
	(ii) पी ओ एल के लिए प्रस्तावित छूट पी ओ एल कार्यकलापों में प्रतिबिंबित औसतन अधिशेष का 66% तक नहीं है ।	टैंप के मार्गदर्शन में विहित किया गया कि अधिशेष दिखाने वाले कोई भी कार्यकलाप के लिए टैरिफ में किसी प्रकार की वृद्धि के लिए अनुमति न दें । तदनुसार वि पो ट्र ने वृद्धि का प्रस्ताव नहीं किया लेकिन वार्फेज में वास्तविक छूट का प्रस्ताव किया ।
(10)	<b>अनुसूची 4.1 - वार्फेज :</b>	
	(i) संभलाई की लागत के आधार पर वार्फेज प्रभारों का प्रस्ताव किया जाए और सांशोधित	वि पो ट्र ने वार्फेज प्रभारों में कोई पुनरीक्षण का प्रस्ताव नहीं किया अतः किसी प्रकार की समीक्षा

<p>अेरिफ मार्गदर्शन की खंड 4.2.2 में बताए गए अनुसार कार्गो की संभलाई एवं भंडारण करते समय विशेष रूप से ध्यान रखने की आवश्यकता है । इस अनुसूची का वैज्ञानीकरण तथा सरलीकरण पर वि पो ट्र विचार किया जाए । एक संक्षिप्त नोट भी प्रस्तुत किया जाए कि प्रस्तावित वार्फेज अनुसूची किस प्रकार संशोधित मार्गदर्शकों को पूरा करता है ।</p>	<p>नहीं की । केवल लोहा अयस्क के मामले में लोहा अयस्क की संभलाई में खर्च होने वाली लागत पर विचार करते हुए वार्फेज प्रभारों का संशोधन किया । वर्तमान वार्फेज प्रभारों की समीक्षा तब की जाएगी जब उस प्रकार के कार्गो का पुनरीक्षण आवश्यक होगा ।</p>
<p>(ii) नया कार्गो फ्लाई ऐश के लिए वार्फेज दर क्रम सं.(10) के अंतर्गत आने वाले ब्लास्ट फर्नेस, स्लैग और बेन्टोनाइट के लिए दिए गए वर्तमान दरों के बराबर प्रस्तावित किया गया । इस संदर्भ में कृपया पुष्टी दें कि क्या क्रम सं.(10) के अंतर्गत आने वाले अन्य कार्गो एवं फ्लाई ऐश की संभलाई पद्धति तथा संभलाई की लागत बराबर है ?</p>	<p>क्रम सं.(10) के अंतर्गत आने वाले अन्य कार्गो एवं फ्लाई ऐश की संभलाई पद्धति एक ही है ।</p>
<p>(iii) संशोधित टैरिफ मार्गदर्शकों की खंड 4.2.2 की दृष्टि से क्र.सं.15,19,30 एवं 44 में दिए गए कुछ कार्गो के लिए प्रस्तावित यथामूल्य दरों को समाप्त करना होगा । इन मदों के लिए वार्फेज दर पिछले टैरिफ आदेश में दिया गया सुझाव के अनुसार यथामूल्य दर का प्रस्ताव करने के बगैर संबंधित कार्गो की संभलाई की लागत के संदर्भ में कार्गो का भार तथा वाल्यूम के आधार पर प्रस्ताव करना होगा ।</p>	<p>मद सं (i) में दिए गए वहीं टिप्पणी ।</p>
<p>(iv) (क) क्र.सं.35 से 38 के अंतर्गत रहने वाले नये कार्गो अर्थात् जिप्सम, मेंथाल, वेस्ट ऑयल, बयो डीजल के लिए प्रस्तावित वार्फेज दर प्राप्त करने का आधार स्पष्ट करें । इन कार्गो के मदों द्वारा अपेक्षित यातायात और आय भी सूचित किया जाए । इस संबंध में किए गए कृत्य भी प्रस्तुत करें ।</p>	<p>(क) लाईम स्टोन के लिए प्रति टन हेतु प्रभार ₹ 24 के बराबर जिप्सम के लिए वार्फेज दर का निर्धारण किया गया । जिप्सम का सिफ मूल्य, संभलाई की पद्धति लाईम स्टोन के साथ तुलना की जाती है ।</p> <p>मेंथाल के लिए वार्फेज दर इसका सिफ मूल्य ₹ 8,484 प्रति टन के आधार पर निर्धारित किया गया और अन्य रसायन के लिए फिलहाल उपलब्ध यथामूल्य दर प्रति टन के लिए 0.44% अर्थात् ₹ 8484X0.44 = ₹ 37/- लागू होगा ।</p> <p>बेकार तेल के लिए वार्फेज प्रभार वर्तमान प्रावधान के अनुसार निर्धारित किया जाएगा यानि प्रति टन के लिए ₹ 1000 तक/सहित एफओबी/सिफ मूल्य वाले अगणित वस्तुओं के प्रति टन के लिए ₹ 10 वार्फेज दर लगाया जाएगा ।</p> <p>बयो डीजल के लिए वार्फेज प्रभार पी ओ एल उत्पाद के बराबर निर्धारित किए जाएंगे । खैर तब पर्यावरण स्नेही कार्गो बयो डीजल को प्रोत्साहित हेतु इस का दर प्रति टन के लिए ₹ 37.91 निर्धारित किया गया ।</p>

	(ख) यदि पिछले दो वर्षों में इन दोनों कार्गो की संभलाई हुई तो पोर्ट द्वारा लागू किया गया वार्फेज दर भी सूचित किया जाए।	(ख) फिलहाल उक्त मदों को अगणित कार्गो के रूप में माना जा रहा है और अगणित कार्गो पर लागू वार्फेज प्रभार लगाये जा रहे हैं।
	(v) (क) लोहा अयस्क एवं लोहा पिल्लेट्स की यांत्रिक संभलाई के लिए वार्फेज दर में प्रस्तावित वृद्धि 15% से 16% तक थी और लोहा अयस्क एवं लोहा पिल्लेट्स की मानवीकी संभलाई के लिए वार्फेज दर में प्रस्तावित वृद्धि क्रमशः 82% और 94% रहा। दूसरी पद्धति में हुई अतिरिक्त खर्च के आधार पर यांत्रिकी एवं मानवीकी पद्धतियों द्वारा की जाने वाली संभलाई में भिन्न वृद्धि प्रस्तावित करने के कारण स्पष्ट करें। पिछले तीन वर्षों पर विचार करते हुए कुल कार्गो संभलाई कार्यकलाप 23% का औसतन अधिशेष में प्रभाव की दृष्टि से प्रस्तावित वृद्धि का समर्थन करें।	(क) लोहा अयस्क की यांत्रिक संभलाई के लिए वार्फेज का पुनरीक्षण फारम 5ए (iii) में प्रस्तुत कास्ट शीट के आधार पर प्रस्ताव किया गया है। लोहा अयस्क की मानवीकी संभलाई के लिए वार्फेज कुछ कारणवश वर्तमान एस ओ आर में कम रखा गया। कम सी आई एफ मूल्य वाले कार्गो जैसे कोल, जिप्सम, पिग आयरन पर वार्फेज प्रभार क्रमशः ₹ 26 ₹ 24 एवं ₹ 28 लगाया गया। उक्त वार्फेज दर एवं लोहा अयस्क (यांत्रिक) के बराबर लोहा अयस्क संभलाई कार्यकलापों को स्वयं लाभकारी बनाने के लिए लोहा अयस्क (मानवीकी लदान) के लिए दर का संशोधन किया गया।
	(ख) नोट नं.9 लोहा अयस्क / पिल्लेटों का (यांत्रिक संभलाई) का समेकित वार्फेज, संभलाई, मरम्मत, टिप्पलिंग एवं स्टैकिंग का ब्रेकअप देता है। कृपया इन सेवाओं का प्रदान करते समय लागत में वृद्धि के संदर्भ में संभलाई के लिए 27% और मरम्मत, टिप्पलिंग एवं भंडारण सेवाओं के लिए 15% वृद्धि के साथ प्रस्ताव का समर्थन दें। (ग) यदि लोहा अयस्क / पिल्लेटों के लिए प्रस्तावित वृद्धि लोहा अयस्क (तीन वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक तीन वर्षों के लिए औसतन कमी 36% रहा) से संबंधित उप कार्यकलाम में कमी को दृष्टि में रखते हुए किया तो स्पष्टीकरण दें कि कार्गो संभलाई कार्यकलापों के अंतर्गत वहीं प्रिंसिपल का अनुसरण करते हुए अधिशेष जेनरेटिंग कार्यकलाप अर्थात् उर्वरक, सामान्य कार्गो और अन्य कार्यकलापों को छूट का प्रस्ताव क्यों नहीं किया गया?	(ख) संभलाई प्रभार एवं टिपलिंग और मरम्मत प्रभारों के लिए प्रस्तावित वृद्धि उस प्रकार के परिचालन में होने वाले लागत में वृद्धि के अनुसार है। वार्फेज प्रभार किसी प्रकार की वृद्धि के लिए प्रस्तावित नहीं किए गए हैं।  (ग) कोल, उर्वरक एवं उर्वरक कच्चा माल एवं अन्य सामान्य कार्गो संभलाई का कार्यचालन केवल ₹ 0.26 करोड, ₹ 3.09 करोड एवं ₹ 26.93 करोड का अधिशेष दिखाते हैं, जो वास्तव नहीं हैं। वि पो ट्र ने(-) ₹ 12.97 करोड वित्तीय प्रभाव के साथ वाल्यूम स्लैब के आधार पर रियायत ऑफर किया। अतः टैरिफ में वृद्धि / कमी का नियम घाटा एवं अधिशेष दोनों कार्यकलापों में अनुसरण किए जा रहे हैं।
	(vi) नोट (2) में प्रस्तावित वार्फेज लगाने का प्रावधान “डाक्स में प्रवेश करने वाले लेकिन शिप में लदान नहीं किये गये वस्तु” को हटाया जाए। इसके बजाय उस प्रकार के कार्गो के लिए अन्य महा पत्तनों में लागू शट आऊट प्रभार लगाने पर विचार किया जाए।	डाक्स में प्रवेश करने वाले लेकिन शिप में लदान नहीं किये गये वस्तुओं के लिए शट आऊट प्रभार सेचित करने वाले नया खंड - उस कार्गो के लिए प्रति टन / यथामूल्य / प्रति क्यू.मी. के आधार पर लगाए जाने वाले वार्फेज का समान है।
(11)	<b>अनुसूची-46 विलंब शुल्क / भंडारण प्रभार</b>	
	(ii) आयात कार्गो के लिए प्रस्तावित फ्री पीरियड वर्तमान 3 दिन से 5 दिन तक बढ़ाने के कारण बतायें।	विभिन्न मंचों से व्यापारी वर्गों द्वारा किये गये अनुरोध का दृष्टि में रखते हुए फ्री पीरियड बढ़ाने का प्रस्ताव किया गया। यह मंचों द्वारा लिया गया पॉलसी निर्णय था। अतः वि पो ट्र द्वारा लिया गया पॉलसी निर्णय रहा।

	(ii) सभी आयात कार्गो एवं निर्यात कार्गो का औसतन ड्वेल टाईम प्रस्तुत करें ।	पोर्ट ने विभिन्न कार्गो रहने का समय प्रस्तुत किया और अनुरोध किया कि प्रस्तुत किया गया सारणी से आयात कार्गो एवं निर्यात कार्गो का औसतन ड्वेल टाईम पता कर लें ।
	(iii) वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक हर वर्ष के लिए आयात कार्गो के लिए प्रस्तावित फ्री पीरियड में बढ़ोत्तरी के कारण राजस्व में कमी-यदि कुछ अनुमान लगाया गया तो-प्रस्तुत करें ।	विलंब शुल्क को राजस्व के रूप में नहीं मानने के कारण राजस्व में छूट का पूर्वानुमान नहीं लगा सकता हैं ।
(12)	<b>अनुसूची 4.7.1 से 4.7.3-कार्गो संभलाई के लिए प्रभार</b>	
	(i) वर्तमान दरमान में सात कार्गो मदें सूचित किए गए हैं, जिन पर वार्फेज प्रभार के अतिरिक्त संभलाई प्रभार लगाये जाएंगे । प्रस्तावित एस ओ आर में सूची तीन कार्गो के लिए सीमित किया गया है । वर्तमान सूची में परिवर्तन के कारण बतायें ।	निर्यात अयस्क की संभलाई कार्य कार्गो संभलाई प्रभाग को दे दिया गया । अतः प्रस्तावित पुनरीक्षण में केवल तीन मदें दिए गए हैं । इन तीन मदों की संभलाई पोर्ट श्रमिक द्वारा की जाएगी ।
	(ii) सितंबर 2008 में विशाखपट्टणम डॉक लेबर बोर्ड(वी डी एल बी) को वि पो ट्र में विलयन करने की दृष्टि से वि पो ट्र ने कार्गो संभलाई श्रमिक प्रभाग (सी एच एल डी) से श्रमिकों का नियोजन हेतु लेवी का निर्धारण करने के लिए एक अलग प्रस्ताव फाईल किया, जिस पर अलग से कार्यवाही की जा रही है । वि पो ट्र को पुष्टी किया जाए कि इस अनुसूची के अंतर्गत आने वाले श्रमिक संभलाई प्रभार में सी एच एल डी से नियोजित श्रमिकों के लिए कोई श्रमिक कांपोनेंट शामिल नहीं है ।	यह पुष्टी किया गया कि यह प्रस्तावित अनुसूची के अंतर्गत आने वाले श्रमिक संभलाई प्रभार में सी एच डी से नियोजित श्रमिकों के लिए कोई श्रमिक कांपोनेंट शामिल नहीं है ।
	(iii) वि पो ट्र को पुनरीक्षण किया जाए कि क्या प्रस्तावित संभलाई प्रभार में राष्ट्रीय ट्रिब्युनल अवार्ड द्वारा घोषित किया गया संशोधित मेनिंग स्केल के आधार पर अनुमानित लागत शामिल है ?	मेनिंग स्केलों का अनुपालन केवल सी एच डी के कर्मकारों पर ही करने की वजह से वि पो ट्र की लागत सारणी मेनिंग स्केलों के आधार पर तैयार नहीं किया गया ।
	(iv) संभलाई प्रभारों में सामान्यतः आपूर्ति की गई उपस्करों की लागत तथा श्रमिक लागत शामिल होती है । संयोग से, कार्गो की संभलाई प्रभार को ऐसा बताया गया कि उपस्कर की किराया प्रभार शामिल है और यही नियम कंटेनरों की संभलाई के लिए भी लागू हो । कृपया स्पष्ट करें कि कंटेनरों की संभलाई के लिए वर्तमान दर में उपस्करों की लागत शामिल नहीं है ।  यदि वि पो ट्र उपस्कर की आपूर्ति के लिए अतिरिक्त लागत लगाना चाहने के मामले में कंटेनर संभलाई के लिए प्रस्तावित टैरिफ को उपस्कर की लागत शामिल होने की सीमा तक कम किया जाए और प्रस्तावित दर का विस्तृत कंप्यूटेशन प्रस्तुत किया जाए ।	इस संदर्भ में वि पो ट्र किसी प्रकार का पुनरीक्षण का प्रस्ताव नहीं किया ।



	(v) निर्यात कार्गो की कस्टडी के बारे में पोर्ट पूर्वानुमान नहीं लगाता-बताने वाले प्रस्तावित नोट नं.4 को महा पत्तन न्यास अधिनियम, सीमाशुल्क अधिनियम या सेटिल्ड पोजिशन ऑफ लॉ के प्रावधानों के साथ वास्तविक रूप दिया जाए ।	“निर्यात कार्गो की कस्टडी के बारे में पोर्ट पूर्वानुमान नहीं लगाता”, नया प्रावधान नहीं है । वर्तमान एसओआर में भी यह शामिल है, अतः इस खंड के लिए कोई जटिलता नहीं होने के कारण इसे रहने दे सकता है ।
(13)	प्रभाग-6 लाईसेंस के लिए प्रभार ( भंडारण ) शुल्क !	
	(i) नोट-1 के अनुसार वैध लाईसेंस के अलावा अधिग्रहण को अनाधिकृत अधिग्रहण माना जाएगा । जब कि फिलहाल प्रारंभ करने के लिए प्रस्तावित नोट नं.2 में आबंटन के बिना कार्गो का भंडारण या 15 दिन की नोटिस देने के बाद भी क्षेत्र को खाली नहीं करने से इसे अनाधिकृत अधिग्रहण माना जाएगा । शब्द अधिकृत अधिग्रहण की परिधि विस्तार करने के कारण तथा स्थितियां स्पष्ट करें ।	नवीकरण एवं अनाधिकृत अधिग्रहण के बारे में नोट-1 एवं नोट नं.2 को निनिर्दिष्ट अर्थ है । नोट-1 नवीकरण के लिए लागू होता है । ब्याज के बिना अनुमेय एक हफ्ते के समय के बाद भी, यदि नवीकरण के लिए कोई आवेदन प्राप्त नहीं होता या प्राप्त आवेदन नवीकरण के लिए विचार नहीं किया जाता तो इसे अनाधिकृत अधिग्रहण माना जाएगा क्योंकि इसे वैध लाईसेंस नहीं है । यदि आवेदन अनुमेय एक हफ्ते के समय के बाद देरी से प्राप्त होता और इसे आगे की नवीकरण के लिए विचार किया जाता तो केवल ब्याज वसूल किया जाएगा । अतः यह मुख्यतः विभिन्न परिचालन विषयों पर ध्यान रखते हुए विभाग द्वारा लिए जाने वाले निर्णय पर निर्भर करता है । नोट-2 किसी आवेदन के बिना कार्गो भंडारण करने से संबंधित मामलों से है और उन मामलों के लिए भी है कि जहाँ आबंटित जमीन / क्षेत्र की आवश्यकता पोर्ट को पड़ता है और उसके लिए 15 दिन की अग्रिम नोटिस दिया हो ।
	(ii) 60 दिन से अधिक समय का अनाधिकृत अधिग्रहण के लिए विहित दर से पांच गुना लाईसेंस शुल्क लगाने के लिए नोट नं.3 से संबंधित प्रस्ताव के कारण तथा आधार बतायें ।	अधिक समय तक अनाधिकृत अधिग्रहण रोकने के लिए नोट नं.3 का प्रस्ताव किया गया और आबंटित पार्टियों के बीच नियमावली रखने के लिए पांच गुना लाईसेंस शुल्क रखा गया ।
	(iii) नव प्रस्तावित नोट.4 के अनुसार निधियों की कमी को दृष्टि में रखते हुए वि पो ट्र ने लाईसेंस का नवीकरण में विलंब हेतु ब्याज लगाने का प्रस्ताव किया । इस बात पर विवरण दें कि क्या प्रस्तावित नोट सरकार द्वारा मार्च 2004 दिए गए लैंड पॉलसी मार्गदर्शकों के अनुरूप है ?	नोट.4 सामान्य वित्तीय नियमों के अनुसार एक सामान्य नोट है, जहाँ समय के अंदर बिलों का भुगतान नहीं होता, वहाँ ब्याज लगाया जाता है । अतः इस में लैंड पॉलसी से संबंध नहीं है ।

	(iv) यह नोट लाईसेंस का नवीकरण में विलंब होने से लगाने वाले ब्याज का स्पष्ट विवरण नहीं दिया। पोर्ट - किसी प्रकार का अस्पष्टता का दूर करने के लिए सुस्पष्ट प्रावधान बनाया जाए।	सामान्यतया व्यापारी लोग लाईसेंस शुल्क के आधार पर दिए गए प्लॉटों का नवीकरण हेतु लाईसेंस रद्द होने की तिथि से पहले उचित रूप में आवेदन करते हैं और वि.पो.ट्र. के साथ उनके खाते में निधियों की उपलब्धता का सत्यापन करने के बाद नवीकरण किया जाता है। उनके आवेदन पत्र भेजने के बाद अन्य सेवाओं के लिए बिलों का समायोजन के कारण उनके खाते में नवीकरण शुल्क के लिए काफी रकम नहीं रहता। अतः वसूल करने के लिए उनके खाते में रकम उपलब्ध नहीं होने के कारण नवीकरण आवेदन रद्द हो गया माना जाएगा और लाईसेंस शुल्क के दो गुना अनाधिकृत अधिग्रहण प्रभार लगाया जा रहा है। अतः व्यापारी वर्गों के अनुरोध पर सामान्य शर्त व नियम के खंड 6(i) के अंतर्गत नवीकरण के लिए पहले ही विचार किए गए आवेदनों पर नवीकरण कराने की तिथि से लाईसेंस शुल्क वास्तव में वसूल किए जाने वाली तिथि तक विलंब भुगतान के लिए लागू केवल ब्याज वसूल करने का प्रस्ताव किया गया।
(14)	अनुसूची 7.5 - विविध प्रभार पिछले टैरिफ पुनरीक्षण आदेश के दौरान प्राधिकार ने पैरा 12(xLvi) द्वारा पोर्ट को सलाह दी कि वसूल किया गया प्रदूषण उगाही का रखरखाव प्रत्येक लेखा द्वारा किया जाए और प्रदूषण नियंत्रण के लिए उपयोग किया जाए। पोर्ट को यह भी सलाह दी गई कि प्रदूषण उगाही दरों में, यदि अनिवार्य लगा तो संबंधित वस्तुओं के वॉर्फेज दरों में उचित समायोजन प्रभाव डालने के लिए अगले सामान्य समीक्षा के समय प्रस्तुत करें। आवश्यक विवरण प्रस्तुत किया जाए और दी गई सलाह की अनुपालन के लिए की गई कार्रवाई सूचित करें।	एस ओ आर के अगले सामान्य पुनरीक्षण तक टैंप द्वारा दिया गया सुझाव का अनुपालन करने का कार्यवाही की जाएगी। खैर वसूल किया गया तथा खर्च किया गया प्रदूषण नियंत्रण प्रभारों का विवरण भविष्य में उपलब्ध किए जाएंगे।
(15)	अनुसूची 7.6 - ड्राई डॉकिंग प्रभार :	
	(i) प्राधिकार ने विशाखपट्टणम आंतरिक बंदरगाह में ड्राई डॉक का किराया संशोधित किया। देखें आदेश सं.टैंप/4/2009/- वीपीटी/ दि.16 जून 2010 . पोर्ट द्वारा प्रस्तावित दरमान में प्राधिकार के आदेश द्वारा विदेश जाने वाले जलयानों के लिए अनुमोदित दरों को शामिल नहीं किया, अतः उन्हें भी शामिल किया जाए	टैंप के अवलोकन पर सहमति दी जाती है।
	(ii) दरमान में प्रस्तावित नोट.1 और बताये गये आदेश में प्रस्तावित नोट भिन्न है। वर्तमान शर्त का परिवर्तन करने के कारण स्पष्ट किया जाए।	

15. तदनुसार वि.पो.ट्र. ने ई-मेल दि.8 दिसंबर 2010 द्वारा एवं पत्र सं.दि.17 जनवरी 2011, 21 जनवरी 2011 तथा 27 जनवरी 2011 द्वारा अतिरिक्त विवरण / स्पष्टीकरण प्रस्तुत किया। वि.पो.ट्र. द्वारा प्राप्त प्वाइंटों का संक्षिप्त विवरण नीचे दी जाती है।

क्र.सं.	वि.पो.ट्र. द्वारा प्राप्त उत्तर	
(i)	वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक मत्स्य बंदरगाह पर आय को गणन में अशुद्धियों के कारण गलती से ज्यादा प्राक्कलित किया गया। आर बी ई 2010-11 के अनुसार मत्स्य बंदरगाह से प्राक्कलित आय ₹ 229.10 लाख रहा। ऐसा है तो वही आय वर्ष 2011-12 और 2012-13 को भी माना जाए।	
(ii)	एस्करो लेखा में शेष रकम का उपयोग करने के बारे में, वर्ष 2010-11 के दौरान ₹ 140.00 लाख विभिन्न सड़क कार्यों के लिए उपयोग करने का प्रस्ताव किया गया। वर्ष 2010-11 के दौरान नीचे	

दिए गए कार्यों के लिए ₹ 132.35 लाख पहले ही खर्च किया गया है। (कार्यादेश के प्रतिलिपियां संलग्न हैं)			
क्र.सं.	विवरण	कार्यादेश का मूल्य	वर्ष के दौरान खर्च किया गया रकम
1.	आर एंड डी यार्ड के पास एल.15 कारिडॉर का मजबूतीकरण एवं रीग्रेडिंग।	₹ 277.65 लाख	₹ 109.70 लाख
2.	एस-4 कन्वेयर के साथ साथ रैप-बी एवं डब्ल्यू क्यू-7 जंक्शन के बीच पी एल सी पर सी सी ब्लॉकों के साथ पेवमेंट बिछाना।	₹ 67.81 लाख	₹ 23.65 लाख
(iii)	(क) लाईटरेज / अप टॉपिंग प्रभारों पर 50% एवं 25% रियायत पर स्पष्टीकरण के बारे में, वि पो ट्र के एस ओ आर की धारा-3 की मद 3.3 विनिर्दिष्ट करता है कि झाड़ी बल्क कार्गो का यानांतरण/ लाईटरेज में नियोजित और अन्य पोर्टों में ले जाने वाले मदर/डॉक्टर जलयान/बार्जों पर पत्तन देय, पायलटेज एवं घाट किराया में 25% तक रियायत का विस्तार किया जाएगा।		
	(ख) रेसिड्युअल वर्ग पर लागू नॉन क्रेन बर्थ किराया प्रभारों का 50% के बराबर रियायत विस्तार करने का प्रावधान - बार्जों द्वारा लाईटरेज / अप टॉपिंग कार्य करने के लिए मूरिंग के अलावा अन्य घाटों पर बर्थ किए गए जलयानों का घाट किराया प्रभारों के लिए भी प्रस्तावित किया गया।		
	(ग) विभिन्न घाट / मूरिंग्स, जहाँ से यानांतरण/ लाईटरेज कार्य किए जाते हैं और अन्य पोर्टों को कार्गो ले जाया जाता है, वहाँ लागू अधिसूचित दरों पर 25% रियायत देने के लिए मद 3.3 सूचित करने के कारण वि पो ट्र के एस ओ आर की धारा-3 की मद 3.3 में बताए गए प्रावधान से बर्थ किराया प्रभारों में 50% का रियायत देने के लिए प्रस्तावित प्रावधान भिन्न है। लेकिन बर्थ किराया प्रभारों में 50% रियायत प्रस्ताव करने के मामले में, यह एस ओ आर की धारा-2 की वर्तमान प्रावधान 2.3.2 का विस्तार है, जो मूल रूप से कुछ वर्गों के मूरिंग्स / जेंट्रीस एवं जलयान - जो घाट/मूरिंग्स के साथ साथ बर्थ किए जाते हैं, उन पर लागू होता है। (मूरिंग्स के लिए दर पहले ही रहने के कारण अर्थात् 50% नॉन क्रेन घाट किराया प्रभार)		
	(घ) व्यापारी वर्ग द्वारा केवल मूरिंग्स के पास ही नहीं, लेकिन अन्य घाटों पर भी लाईटरेज / अप टॉपिंग के लिए उक्त रियायत विस्तार करने का अनुरोध के कारण यह अनुरोध वि पो ट्र मंडल में प्रस्तुत किया गया। इस की कार्यसूची मद एवं संकल्प की प्रतिलिपि प्रस्तुत किया गया है। अनुरोध है कि सामान्य नोट्स 2.3.4 की नोट.9 में शब्द “यानांतरण” को शब्द “अप टॉपिंग” के रूप में पढ़ा जाए। उक्त दो प्रावधान अलग अलग हैं और बनाया रखा जाए।		
(iv)	दि.1.4.2010 से 31.12.2010 तक संभलाए गए यातायात का विवरण :		
	क्र.सं.	विवरण	लाख टन
	1.	बी ओ टी परिचालकों के यातायात को छोड़कर कुल यातायात	434.00
	2.	बी ओ टी परिचालकों का यातायात	
		(क) मेसर्स वी एस पी एल	46.42
		(ख) मेसर्स वी सी टी पी एल	17.37
		<b>31.12.2010 तक कुल यातायात</b>	<b>497.79</b>
	3.	कोल (बी ओ टी के अलावा)	
		(क) थर्मल कोल (तटीय)	25.76
		(ख) कोकिंग कोल	35.43
		(ग) स्टीम कोल	15.96
		(घ) आथासिट कोल	1.03
		(च) लाम कोक	0.82
	4.	उर्वरक (बी ओ टी के अलावा)	
		(क) तैयार उर्वरक	29.82
		(ख) उर्वरक कच्चा माल	6.06
	5.	अन्य कार्गो (बी ओ टी के अलावा)	319.12
	6.	बी ओ टी परिचालकों के यातायात को छोड़कर कुल यातायात	434.00

(v)	दि.1.4.2010 से 31.12.2010 तक बी ओ टी परिचालकों से रायल्टी आय निम्नानुसार है :  मेसर्स वी एस पी एल - ₹ 336.45 लाख मेसर्स वी सी टी पी एल - ₹ 159.53 लाख																								
(vi)	दि.1.4.2010 से 31.12.2010 तक संपदा किराया ₹22,07,39,104 ₹																								
(vii)	पेंशन निधि विवरण (केवल वि पो ट्र ) <div style="text-align: right;">(रूपये करोड़ों में)</div> <table><tr><th>विवरण</th><th>31.3.2006</th><th>31.3.2007</th><th>31.3.2008</th><th>31.3.2009</th><th>31.3.2010</th></tr><tr><td>बीमाकिक मूल्यांकन के अलसर</td><td>840.02</td><td>879.47</td><td>870.59</td><td>924.82</td><td>1338.06*</td></tr><tr><td>कमी</td><td>441.35</td><td>392.13</td><td>286.32</td><td>235.62</td><td>525.23</td></tr><tr><td>की गई अंशदान</td><td>0.30</td><td>32.50</td><td>34.40</td><td>42.74</td><td>57.59</td></tr></table> <p>* बी डब्ल्यु एन सी करार के अनुसार श्रेणी-3 एवं 4 कर्मचारियों के वेतन एवं भत्ते तथा सेवानिवृत्ति लाभ का पुनरीक्षण करने के कारण वद्धि हुई ।</p>	विवरण	31.3.2006	31.3.2007	31.3.2008	31.3.2009	31.3.2010	बीमाकिक मूल्यांकन के अलसर	840.02	879.47	870.59	924.82	1338.06*	कमी	441.35	392.13	286.32	235.62	525.23	की गई अंशदान	0.30	32.50	34.40	42.74	57.59
विवरण	31.3.2006	31.3.2007	31.3.2008	31.3.2009	31.3.2010																				
बीमाकिक मूल्यांकन के अलसर	840.02	879.47	870.59	924.82	1338.06*																				
कमी	441.35	392.13	286.32	235.62	525.23																				
की गई अंशदान	0.30	32.50	34.40	42.74	57.59																				
(viii)	डब्ल्यु क्यू-7 एवं डब्ल्यु क्यू-8 के बारे में कहा जाता है कि ये दोनों बर्थ अल्यूमिना एवं अन्य बल्क की संभलाई के लिए प्रस्तावित है । अल्यूमिना की मांग अपेक्षित स्तर तक नहीं होने के कारण वि पो ट्र कार्गो मिक्स का रीविजिट कर रहा है, अतः मूल लागत, अन्य उपस्कर की लागत तथा बैकअप क्षेत्र आदि में में परिवर्तन होगा । अतः कार्गो मिक्स तथा टीईएफआर को अंतिम रूप देने के बाद उक्त घाटों के लिए संशोधित टैरिफ प्रस्ताव पर कार्यवाही प्रारंभ किया जाएगा । इस के साथ आगे केवल डब्ल्यु क्यू-7 को प्रारंभ करने का प्रस्ताव किया जाता है । अतः इन दोनों घाटों को कार्य देने में समय लगेगा, और इसके कारण इस का अंतिम रूप देने तक प्रस्तावित बी ओ टी परिचालकों से वि पो ट्र को किसी प्रकार का पट्टा किराया प्राप्त नहीं होगा ।																								
(ix)	कैपिटल एडिशन के रूप में प्रस्तावित विभिन्न प्रधान मूल प्ररियोजनाओं की स्थिति ।  (क) चैनल को गहरा करने की दूसरी चरण - अनुमानित लागत ₹ 70 करोड - कार्य समाप्ति की अनुसूचित तिथि सितंबर 2011 के विरुद्ध मार्च 2011 तक कार्य समाप्त होने की प्रत्याशा है ।  (ख) टग स्वर्णा एवं नेत्रावती की प्रतिस्थापन - अनुमानित लागत ₹ 83.20 करोड - कार्य समाप्ति की अनुसूचित तिथि जुलाई 2011 के विरुद्ध उक्त बताए गए 2 टगों की सुपुर्दगी की संभाव्य तिथि अप्रैल 2011 एवं जुलाई 2011 सूचित किया गया ।  (ग) पोर्ट सडकों की वृद्धि एवं विकास - अनुमानित लागत ₹ 40 करोड - पहले ही सूचित करने के अनुसार परियोजना में शामिल 34 योजनाओं में से 30 योजनाएं पहले ही समाप्त किए गए हैं, और बाकी 4 योजना अप्रैल 2011 तक समाप्त होने की संभावना है । परियोजना की समाप्ति की तिथि अप्रैल 2011 मान सकते हैं, लेकिन अनुसूचित तिथि दिसंबर 2011 रहा ।  (घ) 12.5 मी ड्राफ्ट वाले जलयानों को आवास देने के लिए ई क्यू एवं डब्ल्यु क्यू घाटों का मजबूतीकरण - अनुमानित लागत ₹ 35.20 करोड - ई क्यू-5 का कार्य समाप्त घोषित किया गया और डब्ल्यु क्यू-1 का कार्य भी समाप्त किया गया है । कार्य की भौतिक प्रगति 45% के रूप में लिया जा सकता है और अन्य घाटों की समाप्ति सितंबर 2011 तक प्रत्याशित है ।  (च) आंतरिक चैनल की साऊथ बैंक में पर्यावरण उन्नयन एवं स्लोप प्रोटेक्शन की व्यवस्था - अनुमानित लागत ₹ 38 करोड - भौतिक प्रगति 20% रहा मार्च 2011 के विरुद्ध सितंबर 2011 तक समाप्त होने के लिए प्रत्याशित है ।																								

	<p>(छ) गहरा करने की तीसरी चरण - अनुमानित लागत ₹ 244 करोड़ - मार्च 2011 तक दूसरी चरण समाप्त हो जाएगी इसलिए और गहरा करने की तीसरी चरण अनुसूचित जून 2011 तक प्रारंभ / समाप्त होगी। प्रसंगवश यह बात आपके ध्यान में लाया जाता है कि इस कार्य का मूल लागत ₹ 244 करोड़ के बजाय असावधानी से ₹ 2.44 करोड़ के रूप में लिया गया। वास्तविक मूल लागत ₹ 244 करोड़ मान लिया जाए और लागत सारणियों में पूंजी नियोजन एवं मूल्यहास में पूंजी लागत में भिन्नता ₹ 241.56 करोड़ के साथ साथ मूल्यहास में ₹ 2.42 जोड़ा जाए।</p> <p>(ज) ओ एच सी की आधुनिकीकरण - स्टैकर की प्रतिस्थापना - अनुमानित लागत ₹ 45 करोड़ - कुछ तकनीकी समस्याओं के कारण कार्य प्रारंभ और समाप्त करने में समाप्ति के लिए अनुसूचित मार्च 2011 से आगे 6 महीने तक विलंब हो सकता है।</p> <p>(झ) डब्ल्यू क्यू-1 रिटर्न इंड का निर्माण - अनुमानित लागत ₹ 33.37 करोड़ - दि.5.4.2012 को कार्य समाप्त करने की अनुसूचित तिथि के साथ दि.22.9.2010 को कार्यादेश दिया गया।</p> <p>(ii) मुख्य कार्य की स्थिति दि.24.11.2010 के पत्र की अनुलग्नक-2 के अनुसार है।</p>
(X)	<p>ओ एस टी टी के पास संभलाई करने वाली कूड ऑयल की वार्फेज दर में रियायत।</p> <p>(क) टैंप के पहले आदेश की पैरा बी 35 में दी गई सलाह के अनुसार और वि पो ट्र द्वारा अनुमोदित करने के अनुसार मेसर्स एच पी सी एल से परामर्श करके ओ एस टी टी के पास संभलाई करने वाली कूड ऑयल के वार्फेज दर दि.1.4.2007 से प्रति टन के लिए ₹ 67.74 से ₹ 39.00 तक कम किया गया, परिणामतः वर्ष 2009-10 तक राजस्व में ₹ 79.22 करोड़ तक कमी हुई। एस ओ आर की वर्तमान पुनरीक्षण में भी प्रति टन के लिए कम किया गया उक्त दर ₹ 39.00 का ही प्रस्ताव किया गया।</p> <p>(ख) मेसर्स एच पी सी एल ने वर्ष 2009-10 से 2014-15 तक प्रति वर्ष 10 एम टी न्यूनतम यातायात और 2016-17 के बाद प्रति वर्ष 15 एम टी न्यूनतम यातायात सुनिश्चित करते हुए वि पो ट्र में एस पी एम सुविधा स्थापित किया, जिस के लिए एस पी एम के पास प्रति एम टी के लिए ₹ 17.00 वार्फेज वसूल करने के लिए पारस्परिक अंगीकार हुआ तथा समझौता ज्ञापन में हस्ताक्षर किया। अतः कूड यातायात को बनाये रखने के लिए वि पो ट्र द्वारा अनुमोदित के अनुसार एस पी एम के पास संभलाये गये कूड ऑयल पर राजस्व प्रति एम.टी के लिए ₹ 17.00 दर पर रहेगा, अन्यथा यह यातायात समीप के अन्य पोर्टों में चला जाएगा। इस पुनरीक्षण में प्रत्याशित कूड यातायात एच.पी.सी.एल के साथ हुई समझौता ज्ञापन के अनुसार है ऐसा नहीं किया तो वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए पूर्वानुमानित यातायात में 70% तक कमी होगी। टैंप से अनुरोध किया जाता है कि उक्त बताए गए करारनामे पर ध्यान दें और प्रस्ताव में विचार करें। एस पी एम सुविधा एच.पी.सी.एल द्वारा स्थापित करने तथा केवल एच.पी.सी.एल द्वारा ही उपयोग करने के कारण वार्फेज दर प्रस्ताव को एस ओ आर में अधिसूचित करने की जरूरत नहीं है, क्योंकि यह एक कॉमन यूजर सुविधा नहीं है।</p> <p>इस दावे का समर्थन करते हुए पोर्ट ने वि पो ट्र और एच पी सी एल के बीच दि.31 मार्च 2008 को हुई समझौता ज्ञापन की एक प्रतिलिपि अग्रेषित किया।</p>
(xi)	<p>ट्रेड पॉलसी के अंतर्गत वार्फेज प्रभारों में छूट</p> <p>वि पो ट्र द्वारा ऑफर किया गया ट्रेड पॉलसी के अनुसार कुछ वस्तुओं के वर्तमान यातायात को रोककरकने के लिए वर्तमान एस ओ आर दरों में 10% से 20% तक छूट दिया गया जिसका वार्षिक वित्तीय प्रभाव ₹ 15.86 करोड़ रहा। एस ओ आर के सामान्य पुनरीक्षण के लिए यातायात का पूर्वानुमान- छूट ऑफर करने के बाद रह सकने वाले यातायात के आधार पर लगाया गया। यदि उक्त बताए गए रियायत नहीं दिए जाते तो पी ओ एल के अलावा अन्य यातायात में 20% से 30% तक कमी होने की संभावना है। अतः अनुरोध किया जाता है कि ट्रेड पॉलसी पर रियायत देने के कारण राजस्व में कमी को मान लें।</p>

(xii)	<p><b>श्रेणी-1 एवं 2 अधिकारियों के लिए कैफ्टीरिया एग्रीव के कारण प्रभाव ।</b></p> <p>अधिकारियों के लिए वेतन पुनरीक्षण के परिणाम रूप में, जो एस ओ आर प्रस्ताव के पुनरीक्षण की भर्ती के बाद हुई, वि पो ट्र प्रति अधिकारी के लिए प्रति माह ₹ 27,221 खर्च कर रहा है । उक्त कैफ्टीरिया भुगतान अगस्त 2007 से किया गया । अतः वर्ष 2010-11 के दौरान 331 अधिकारियों के लिए खर्च ₹ 720.81 लाख रहा । वर्ष 2011-13 के लिए 3.76% वृद्धि को लागू करते हुए इसका प्रभाव का गणन किया जाएगा ।</p>
-------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

	<p><b>भिन्न गतिविधियों पर तौत किये गये अधिकारियों का ब्यौरा भिांकित है :</b></p> <table> <tr> <td>कार्गो संभलाई एवं भंडारण</td><td>65</td></tr> <tr> <td>पोर्ट एवं डॉक सुविधा</td><td>76</td></tr> <tr> <td>रेल्वे</td><td>13</td></tr> <tr> <td>संपदा</td><td>6</td></tr> <tr> <td>प्रबंधा एवं सामाय प्रशासकिक</td><td>171</td></tr> <tr> <td><b>कुल</b></td><td><b>331</b></td></tr> </table> <p><b>विविध गतिविधियों पर आबंटित कैफेटरिया भत्ता</b></p> <table> <tr> <td></td><td><b>रु. लाख में</b></td></tr> <tr> <td>कार्गो संभलाई एवं भंडारण</td><td>141.55</td></tr> <tr> <td>पोर्ट एवं डॉक सुविधा</td><td>165.50</td></tr> <tr> <td>रेल्वे</td><td>28.31</td></tr> <tr> <td>संपदा</td><td>13.07</td></tr> <tr> <td>प्रबंधा एवं सामाय प्रशासकिक</td><td>372.38</td></tr> <tr> <td><b>कुल</b></td><td><b>720.81</b></td></tr> </table>	कार्गो संभलाई एवं भंडारण	65	पोर्ट एवं डॉक सुविधा	76	रेल्वे	13	संपदा	6	प्रबंधा एवं सामाय प्रशासकिक	171	<b>कुल</b>	<b>331</b>		<b>रु. लाख में</b>	कार्गो संभलाई एवं भंडारण	141.55	पोर्ट एवं डॉक सुविधा	165.50	रेल्वे	28.31	संपदा	13.07	प्रबंधा एवं सामाय प्रशासकिक	372.38	<b>कुल</b>	<b>720.81</b>
कार्गो संभलाई एवं भंडारण	65																										
पोर्ट एवं डॉक सुविधा	76																										
रेल्वे	13																										
संपदा	6																										
प्रबंधा एवं सामाय प्रशासकिक	171																										
<b>कुल</b>	<b>331</b>																										
	<b>रु. लाख में</b>																										
कार्गो संभलाई एवं भंडारण	141.55																										
पोर्ट एवं डॉक सुविधा	165.50																										
रेल्वे	28.31																										
संपदा	13.07																										
प्रबंधा एवं सामाय प्रशासकिक	372.38																										
<b>कुल</b>	<b>720.81</b>																										

(xiii)	<p><b>डब्ल्यूक्यू-7 एवं 8 बीओटी बर्थों को अंतिम रूप । दो के कारण रॉयल्टी आय वर्जित किया गया ।</b></p> <p>वि पो ट्र - कार्गो मिक्स, बैकअप क्षेत्र आदि का परिवर्तन करते हुए डब्ल्यू क्यू-7 एवं डब्ल्यू क्यू-8 से संबंधित प्रस्तावों का रीविजिटिंग करो तथा फिर से ाया टी ई एफ आर तैयार किए जा के कारण वर्ष 2012-13 के दौरा बताया गया रु.7115 लाख रॉयल्टी आय को केवल रु.6006.48 लाख ही माा जाए और वर्ष 2012-13 में परियोजना का प्रारंभ करा शायद संभव ही होगा ।</p>
--------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

(xiv)	<p><b>राजस्व खाते से पेंशा णिधि का अंशदाा और पेंशा भुगताा को पूरा किया गया ।</b></p> <p>(क) वि पो ट्र 1 2001-02 के बाद ही अधिवर्षिता णिधियों की स्थापा किया और वर्ष 2002-03 के अंत तक ₹ 96.63 करोडों का अंशदाा दिया । किया गया अंशदाा और अब तक अर्जित ब्याज णिचे दिया गया है ।</p> <p style="text-align: center;"><b>(रूपया करोड़ में)</b></p> <table> <tr> <th>वर्ष</th><th>अंशदाा</th><th>ब्याज</th></tr> <tr> <td>2002-03</td><td>96.63</td><td>10.30</td></tr> <tr> <td>2003-04</td><td>60.00</td><td>12.44</td></tr> <tr> <td>2004-05</td><td>180.00</td><td>17.51</td></tr> <tr> <td>2005-06</td><td>0.30</td><td>24.82</td></tr> <tr> <td>2006-07</td><td>32.50</td><td>31.93</td></tr> </table>	वर्ष	अंशदाा	ब्याज	2002-03	96.63	10.30	2003-04	60.00	12.44	2004-05	180.00	17.51	2005-06	0.30	24.82	2006-07	32.50	31.93
वर्ष	अंशदाा	ब्याज																	
2002-03	96.63	10.30																	
2003-04	60.00	12.44																	
2004-05	180.00	17.51																	
2005-06	0.30	24.82																	
2006-07	32.50	31.93																	

2007-08	34.40	33.77
अतिरिक्त अंशदा	78.70	---
2008-09	42.74	34.63
2009-10	63.86	61.70
कुल	589.13	227.10

(ख) 31 मार्च 2010 तक उक्त संघ से रु. 816.23 करोड़ से, जोवाले कर्मचारियों के लिए वि पो ट्रू रु. 271.14 करोड़ की वार्षिक भृति खरीदी इसमें से रु. 2.41 करोड़ महीने में भुगता किया गया। 31 मार्च 2010 तक ऑ रोलस कर्मचारियों की पेंशा दायिता के बीमाका मूल्य रु. 567.14 करोड़ के विरुद्ध 31 मार्च 2010 तक रु. 538.09 करोड़ शेष उपलब्ध है। 31 मार्च 2010 तक ऑ रोलस पेंशारों के लिए बीमाका मूल्य रु. 770.92 करोड़ अधिक रखा और राजस्व खाते में से इ पेंशारों के पेंशा चुकाये गये। पेंशा दायित्व का बीमाकिक मूल्यांका से रजिस्टर में रहे कर्मचारियों से संबंधित ₹ 29.05 करोड़ और रजिस्टर में रहे पेंशारों से संबंधित ₹ 770.92 करोड़ों का पेंशा निधि में कमी रहो के कारण रजिस्टर में रहे पेंशारों के मासिक पेंशा का भुगता केवल राजस्व लेखा से ही करो की आवश्यकता है। वर्ष 2010-11 के दौरान रु.1.36 करोड़ की महीवार भुगता के साथ रु.155.36 करोड़ के वार्षिक भृति उपलब्ध शेष से खरीदा गया।

(ग) वार्षिक लेखा में दिखाये गये पेंशा भुगता आंकड़े, 2002-03 से पूर्व सेवावृत्तों पेंशा भुगता से संबंधित है।

(घ) उक्त स्थिति पर विवरण देते हुए टॉम्प ने राजस्व खाते से पेंशारों के पेंशा भुगता पर विचार किया जैसे देयताओं को पेंशा निधि में से उपलब्ध करो का अुरोध किया। बीमाका मूल्यांका के आधार पर ऑ रोलस कर्मचारियों के लिए पेंशा निधि अंशदा पर मायता दी गयी। बीमाका मूल्यांका के अनुसार वास्तविक शेष और कमी पेंशा देयता ब्यौरे में निचे दिखाया गया है।

विवरण	31 मार्च 2006 तक	31 मार्च 2010 तक
बीमाका मूल्य के अनुसार	840.02	1338.06
पेंशा निधि में शेष	398.67	812.23
कमी	441.35	525.23

(च) बीमाका मूल्यांका के अनुसार पेंशा निधि शेष से पेंशा देयता के नामे व्यय नहीं कर सकते। अधिशेष से कमी, कास्ट स्टेटमेंट के अनुसार उपलब्ध है तो टॉम्प द्वारा विचार किया जायेगा।

(xv) टग भाड़ा प्रभार :

दिनांक 4 जुलाई 2010 कार्यदेश के अनुसार, ठेकेदार को 50 बी पी वाले 2 टग का आपूर्ति करो के लिए जो वि पो ट्रू से वर्तमा इंधा तेल और सेवा कर सहित भाड़ा प्रभार चुकाया है। वर्ष के पूर्णतया प्रति दिा 20 घंटे टग का प्रचाला होगा। उक्त को दृष्टि में रखते हुए 2 टगों के लिए प्रति वर्ष चुकाया गया कुल रकम का विवरण नि प्रकार है :

टग का नाम	व्यय का विवरण	भाड़ा प्रभार	प्रति वर्ष प्रभार
ओशा वंडर	भाड़ा प्रभार	प्रति दिा रु. 164788	रु. 60147620
ओशा माईटी	भाड़ा प्रभार	प्रति दिा रु. 162207	रु. 59205555
ओशा वंडर	इंधा प्रभार	185 लीटर @ ली. रु. 39	रु. 52669500
ओशा माईटी	इंधा प्रभार	200 लीटर @ ली. रु. 39	रु. 56940000
2 टग भाड़ा के लिए प्रति वर्ष कुल प्रभार			रु. 228962674
			रु. 23 करोड़ प्रति वर्ष

(xvi) वेता पुरीक्षण बकार्यों का द्विभाजा :

बकाया रकम रु. 2594.27 लाख को संबंधित वर्षों के लिए कुल वेता + डी ए रकम के आधार पर 1.1.2007 से 31.3.2009 अवधि तक वर्षवार द्विभाजा करते हुए निचे दिया गया :

(रु. लाख में)

विवरण	पहले ही तैयार किया गया रकम	वेतापारीक्षण में चुकाया गया प्रभावित अतिरिक्त रकम
2006-07 (अर्थात् 1.1.2007 से 31.3.2009 तक)	450.00	253.02
2007-08 (12 मही)	1800.00	1097.85
2008-09 (12 मही)	2400.00	1243.40
आई आर और समायोजित प्रावधा रकम	1460.00	
1.1.2007 से 31.3.2009 तक कुल वेता बकाया रकम	3190.00	2594.27

वर्ष 2009-10 से संबंधित ₹ 35.98 करोड, जी एल ई एस को किया गया अंशदा ₹ 32.30 करोड, और सी एच डी के बकाया ₹ 7.75 करोड, कुल मिलाके ₹ 100.97 करोड के साथ उक्त बताए गए बकाया की अतिरिक्त रकम वर्ष 2009-10 के प्रारूप वार्षिक लेखा में रिपोर्ट किया गया ₹ 193.67 करोड एम जी ए व्यय से घटाया गया ।

(xvii)

**पेंशा बकायों का द्विभाजा :**

दि.1.1.2007 से 31.3.2009 तक की अवधि के लिए ₹ 2150.00 लाख पेंशा बकाया रकम के प्रावधा का द्विभाजा विवरण नीचे दिया गया है :

(आुमाति रुपया लाख में)

2006-07 (अर्थात् 1.1.2007 से 31.3.2009 तक)	रु. 250.00
2007-08 (12 मही)	रु. 990.00
2008-09 (12 मही)	रु. 910.00
कुल पेंशा बकाया (1.1.2007 से 31.3.2009 तक)	रु. 2150.00

पेंशा बकाया वास्तविक में जू-जुलाई , 2010 में रु. 2507.45 लाख चुकाया गया और वर्षवार ब्रेकप नीचे सूचित किया गया :

(रुपया लाख में)

2006-07 (अर्थात् 1.1.2007 से 31.3.2009 तक)	रु. 297.00
2007-08 (12 मही)	रु. 1151.37
2008-09 (12 मही)	रु. 1059.08
कुल पेंशा बकाया (1.1.2007 से 31.3.2009 तक)	रु. 2507.45

16.1 इस बीच में विशाखपट्टणम स्टीवडोर्स एसोसियेश (वी एस ए) 1 वि पो ट्र से संबंधित कुछ बिलिंग मामलों पर प्वाइंट आऊट किया । देखें पत्र दि.22 दिसंबर 2010 । वी एस ए द्वारा उठाये गये मुख्य प्वाइंट्स निम्नानुसार है :



- (i) वि पो ट्र द्वारा किया गया कुछ आधिकृत बिलिंग के बारे में उहाँ शिकायत की कि आंतरिक बंदरगाह में कार्गो के किर्षण एवं स्पिलेज प्रभार, वैगों की क्षति के लिए प्रभार, कार्गो की किसी भी करों के कारण पील प्रभार(विलंब शुल्क) ।
- (ii) जलयानों से कार्गो ले जाओ के समय कुछ स्पिलेजेस होते हैं और जब घाटों का किर्षण के समय में डा स्पिलेजों का वसूल किया जाता है । वि पो ट्र - किर्षण की इस प्रकार की लागत को स्पिलेज प्रभारों के रूप में जलयानों पर लगाता है । वि पो ट्र का दरमा उस प्रकार के मदों के लिए दर का निर्धारण नहीं करता है ।
- (iii) घाट किराया या पायलटेज जैसे जलयान से संबंधित प्रभारों द्वारा पोर्ट पहले ही किर्षण प्रभार के रूप में रकम वसूल करो के कारण यह बिलिंग दो बार वसूल करो के बराबर होता है कहकर और इसके आधार पर वी एस ए 1 उस प्रकार की बिलिंग का विरोध किया ।
- (iv) आगे, आंतरिक बंदरगाह के घाटों के पास वैगों की क्षति तथा कार्गो की क्षति के लिए वि पो ट्र द्वारा लगाये जाओ वाले प्रभारों का बिल्लस ऐसा लग रहा है कि टैप द्वारा राजपत्र में अधिसूचित बिल्लस नहीं है ।
- (v) वी एस ए 1 अपो प्रतिवेदा के समर्थी में बिलों की प्रतिलिपियां संलग्न किया और टैप से आुरोध किया कि इस मामले में वि पो ट्र को उचित आदेश दें ।

16.2 मई 2006 में प्राधिकार द्वारा आुमोदित वि पो ट्र का एस ओ आर वार्फ से नहीं निकाली गई कार्गो पर विलंब शुल्क के बारे में सूचित करता है । कार्गो का स्पिलेज या वैगों की क्षति के लिए कोई प्रभार के बारे में एस ओ आर नहीं सूचित करता है । वी एस ए से प्राप्त सूचा आके द्वारा उठाये गये प्वाइंटों पर जांच करके आकी टिप्पणी दो के आुरोध के साथ वि पो ट्र को अग्रेषित किया गया और यह भी सूचित किया गया कि टैरिफ प्रबंधा का विवरण दें, जिा के अंतर्गत उक्त प्रभार लगाये गये और आके लिए टैप की आुमोदा नहीं है । वी एस ए द्वारा उठाये गये प्वाइंटों पर पोर्ट अपा उत्तर प्रस्तुत नहीं किया ।

17. वि पो ट्र 1 तत्पश्चात ई-मेल, दि.8 फरवरी 2011 द्वारा राजस्व यूट्रल स्थिति के साथ जलयान से संबंधित वैज्ञाीकृत प्रभारों की सारणी अग्रेषित किया ।

18. वि पो ट्र अपो पत्र दि.9 फरवरी 201 द्वारा सूचित किया कि 2010-11 की अंतिम हफ्ते में एस पी एम की शुरुआत की प्रत्याशा है, तदुसार 2010-11 की अंतिम हफ्ते से कूड आयात पर विचार किया जाएगा अर्थात् एस पी एम और ओ एस टी टी पर 70:30 का आुपात रहेगा ।

19. इस मामले मे परामर्श से संबंधित कार्यवाही इस प्राधिकार के कार्यालय रिकार्डों में उपलब्ध है । प्राप्त किए गए टिप्पणियों का उद्धरण और संबंधित पार्टियों द्वारा किया गया तर्क संबंधित पार्टियों को अलग से भेजा जाएगा । ये विवरण हमारे वेबसाईट में भी उपलब्ध है ।

20. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:

(i). विशाखापत्तनम पत्तन न्यास (वीपीटी) द्वारा दाखिल किया गया मूल प्रस्ताव दिनांक 26 मई 2009 पत्तन द्वारा उसके पत्र दिनांक 26 अगस्त 2010 द्वारा संशोधित किया गया है। संशोधित प्रस्ताव में, पत्तन ने कच्चे तेल और पीओएल उत्पादों की घाटशुल्क दर में कटौती और लौह अयस्क तथा लौह अयस्क गुडिटकाओं की घाटशुल्क दर में वृद्धि के साथ 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में दिए गए प्रावधानों का अनुपालन करने के लिए पोत संबंधित प्रभारों को युक्तिसंगत करने का प्रस्ताव किया है। उपयोक्ताओं/उपयोक्ता असोसिएशनों द्वारा उठाई गई आपत्तियों के मद्देनजर, पत्तन ने बाद में समीक्षा की थी और इसके पत्र दिनांक 24 नवम्बर 2010 द्वारा बर्थ किराया प्रभार में प्रस्तावित युक्तिकरण से उत्पन्न होने वाले प्रशुल्क बोझ को कम करने का प्रयास किया था। इस विश्लेषण में, इस मामले की कार्यवाही के दौरान पत्तन द्वारा किए गए निवेदनों के साथ वीपीटी द्वारा पत्र दिनांक 26 अगस्त 2010 और 24 नवम्बर 2010 द्वारा दाखिल किए गए संशोधित प्रस्ताव पर विचार किया गया है।

(ii). (क). प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.8.3 अपेक्षा करता है कि राजस्व हिस्सेदारी प्राप्तियां अधिशेष लेबर की लागत को पूरा करने के लिए पहले उपयोग की जानी चाहिए और उसके बाद रॉयल्टी प्राप्तिओं का कम से कम 50 प्रतिशत अधिशेष लेबर की लागत को पूरा करने के बाद एस्क्रो खाते में अंतरित किया जाना चाहिए और पांच वर्षों की अवधि के भीतर पत्तन अवसंरचना सुविधाओं के सृजन और/अथवा आधुनिकीकरण के प्रयोजन के लिए एस्क्रो खाते से निधियों का उपयोग किया जाना चाहिए।

पिछले प्रशुल्क आदेश में जो वर्ष 2006-07 से 2008-09 के अनुमानों पर आधारित था, वीपीटी ने सम्पूर्ण वार्षिक राजस्व हिस्सेदारी/रॉयल्टी प्राप्तिओं को एस्क्रो खाते में अंतरित किए जाने का प्रस्ताव किया था और विनिर्दिष्ट समय के भीतर प्रशुल्क दिशानिर्देशों में उल्लिखित प्रयोजनों के लिए इसका उपयोग करने के लिए सहमति प्रदान की थी। वीपीटी के प्रस्ताव पर विश्वस्त पिछला आदेश इस शर्त के अधीन था कि सम्पूर्ण प्रोद्भूत पत्तन न्यास के राजस्व में वापस जोड़ा जाएगा यदि इसका इस्तेमाल दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट समय के भीतर उल्लिखित प्रयोजन के लिए नहीं किया जाता है।

पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुसरित उपर्युक्त दृष्टिकोण के विपरीत, वीपीटी ने अपने द्वारा दाखिल किए गए लागत विवरण में वर्ष 2006-07 से 2009-10 के दौरान प्राप्त रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी का 50 प्रतिशत एस्क्रो खाते में अंतरित किया था और शेष 50 प्रतिशत राजस्व माना गया है। इसने भविष्य अवधि 2010-11 से 2012-13 के लिए यही दृष्टिकोण अपनाया है।

(ख). पिछले प्रशुल्क आदेश से भिन्न दृष्टिकोण जो एस्क्रो खाते में 100 प्रतिशत अंतरण परिकल्पित करता है, अनुसरित करने के लिए जब स्पष्टीकरण मांगा गया था तो वीपीटी ने स्पष्ट किया था कि चूंकि उसने पत्तन अवसंरचना सुविधाओं के सृजन/आधुनिकीकरण के प्रयोजन के लिए उपलब्ध निधियों की पहचान और उपयोग नहीं किया था, इसलिए उसने राजस्व हिस्सेदारी प्राप्तिओं का 50 प्रतिशत एस्क्रो खाते में अंतरित करने और 50 प्रतिशत राजस्व रूप में माने जाने का प्रस्ताव किया है।

पत्तन न्यासों को यह अधिकार है कि वे रॉयल्टी प्राप्तिओं को एस्क्रो खाते में अंतरित करें परन्तु न्यूनतम 50 प्रतिशत। वीपीटी द्वारा अनुसरित संशोधित स्थिति प्रशुल्क दिशानिर्देशों का अनुपालन करती है और इसलिए वर्ष 2009-10 के लिए और वर्ष 2010-11 से 2012-13 के अनुमानों के लिए स्वीकार किया गया है। रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी का 50 प्रतिशत प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार एस्क्रो खाते में अंतरित किया जाता है और शेष 50 प्रतिशत वर्ष 2009-10 से 2012-13 के लिए इस विश्लेषण में पत्तन की आय रूप में सुविचारित किया गया है।

पिछली अवधि 2006-07 से 2008-09 के लिए, तथापि, वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित सम्पूर्ण राजस्व हिस्सेदारी/रॉयल्टी प्राप्तियां पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुसरित स्थिति बनाए रखने के लिए एस्क्रो खाते में अंतरित किया गया है।

(ग). वर्ष वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए, वीपीटी ने मौजूदा बीओटी परिचालकों, विजाग सीपोर्ट लिमिटेड और विशाखा कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड से रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी का अनुमान लगाने के साथ-साथ अवार्ड की गई विभिन्न बीओटी परियोजनाओं के संदर्भ में वर्ष 2012-13 से प्रोद्भूत के लिए संभावित राजस्व हिस्सेदारी शुरू नहीं की गई है। वर्ष 2010-11, 2011-12 और 2012-13 के लिए वीएसपीएल और वीसीटीपीएल से वीपीटी द्वारा अनुमानित रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी क्रमशः ₹ 403.62 लाख, ₹ 423.67 लाख और ₹ 478.68 लाख है। नौ महीनों की अवधि अर्थात अप्रैल से 31

दिसम्बर 2010 के लिए पत्तन द्वारा प्राप्त की गई वास्तविक राजस्व हिस्सेदारी/रॉयल्टी रु 495.98 लाख बताई गई है। वर्ष 2010-11 के लिए रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी से आय पूर्ण वर्ष के लिए यथानुपातित नौ महीनों के लिए वीपीटी द्वारा प्रेषित वास्तविक आंकड़ों के आधार पर रु 661.30 लाख सुविचारित की गई है। अनुवर्ती दो वर्षों 2011-12 से 2012-13 के लिए भी, इसे रु 661.30 लाख सुविचारित किया गया है। वीपीटी आधार पर वीपीटी द्वारा अवार्ड की गई/अवार्ड किए जाने के लिए प्रस्तावित पांच परियोजनाओं के संदर्भ में राजस्व हिस्सेदारी का अनुमान 2012-13 से प्रोद्भूत होने की संभावना है। इस संदर्भ में, पत्तन ने पहले रु 6636.02 लाख का अनुमान लगाया था जिसे इस आधार पर कम करके रु 5527.45 लाख किया गया है कि डब्ल्यूक्यू-7 और डब्ल्यूक्यू-8 में बीओटी परियोजना वर्ष 2012-13 में पूरी न हो सके क्योंकि इसपर पत्तन द्वारा दोबारा विचार किए जाने की जरूरत है। वीपीटी द्वारा प्रतिवेदित स्थिति पर विश्वास करते हुए, नई बीओटी परियोजनाओं के संदर्भ में वीपीटी द्वारा अनुमानित संशोधित राजस्व हिस्सेदारी वर्ष 2012-13 में सुविचारित की गई है।

- (घ). 2006-07 से 2009-10 अवधि के दौरान, पत्तन ने पत्तन अवसंरचना सुविधाओं के सृजन/आधुनिकीकरण के लिए पूंजी व्यय को पूरा करने के लिए एस्क्रो खाते से किन्हीं निधियों का आह्वान नहीं दर्शाया था। पत्तन ने आर एंड डी के सुदृढीकरण से संबंधित कैपेक्स के हिस्से को पूरा करने के लिए और पत्तन सड़कों में सुधार के लिए वर्ष 2011-12 में रु 200.40 लाख को पूरा करने के लिए वर्ष 2010-11 में एस्क्रो खाते से रु 132.35 लाख दिए जाने का प्रस्ताव किया है। तथापि, पत्तन ने एस्क्रो खाते से निधियित किए जाने के लिए प्रस्तावित इन परिसंपत्तियों के मामले में नियोजित पूंजी पर प्रतिलाम स्वीकृत करते समय उपयुक्त समायोजन नहीं किया है।

दिशानिर्देश स्पष्ट रूप से विनिर्दिष्ट करते हैं कि एस्क्रो खाते में किए गए अंतरण पांच वर्षों की अवधि के भीतर उपयोग किए जाने चाहिए। इसलिए, वर्ष 2005-06 में एस्क्रो खाते में अंतरित रॉयल्टी प्राप्तियां रु 97.76 लाख को पांच वर्षों की अवधि के भीतर अर्थात् 2009-10 तक उपयोग किया जाना है। इसी प्रकार, वर्ष 2006-07 से 2008-09 में एस्क्रो खाते में अंतरित रॉयल्टी प्राप्तियां क्रमशः रु 141 लाख, रु 243.67 लाख और रु 294.91 लाख वर्ष 2010-11 से 2012-13 में कैपेक्स की पूर्ति के लिए तैनात किए जाने पर विचार किया गया है।

वर्ष 2009-10 के लिए वीपीटी द्वारा प्रेषित एस्क्रो खाते से निधियों की तैनाती के बारे में कोई सूचना नहीं मिलने की स्थिति में, वर्ष 2005-06 में एस्क्रो खाते में किए गए अंतरणों से संबंधित निधियां वर्ष 2009-10 में प्रोद्भूत निकर्षण पर पूंजी व्यय को आंशिक रूप से पूरा करने के लिए सुविचारित की गई है।

वर्ष 2006-07 में एस्क्रो खाते में किए गए अंतरण की राशि रु 141 लाख थी जोकि पत्तन द्वारा सुविचारित रु 132.35 लाख के विपरीत वर्ष 2010-11 में आर एंड डी यार्ड के सुदृढीकरण के लिए कैपेक्स की पूर्ति के लिए सुविचारित किया गया है।

वर्ष 2007-08 में अर्जित रु 243.67 लाख की प्राप्त रॉयल्टी जिसे एस्क्रो खाते में अंतरित किया जाना माना गया है, वर्ष 2011-12 में सड़क सुधार के लिए प्रस्तावित निवेश को पूरा करने के लिए एस्क्रो खाते से वीपीटी द्वारा रु 200 लाख उपयोग किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। हमारे विश्लेषण में, वर्ष 2007-08 में रॉयल्टी प्राप्ति से संबंधित शेष राशि हमारे विश्लेषण में गहरा करने के दूसरे चरण को पूरा करने के लिए सुविचारित किया गया है।

वर्ष 2012-13 के लिए, पत्तन ने एस्क्रो खाते में निधियों से पूरे किए जाने वाले किसी पूंजी व्यय की पहचान नहीं की है। हमारे विश्लेषण में, एस्क्रो खाते में किए गए वर्ष 2008-09 से संबंधित निधि अंतरण को वर्ष 2012-13 में परिकल्पित गहरा करने के तीसरे चरण से संबंधित कैपेक्स को पूरा करने के लिए सौंपा गया है। उपर्युक्त समायोजन के बाद वित्तीय वर्ष 2012-13 की समाप्ति पर एस्क्रो खाते में शेष राशि रु 4014.35 लाख होगी।

- (ड). वर्ष 2006-07 से 2009-10 तक की अवधि के लिए वास्तविक अन्तरप्रवाह और बहिर्प्रवाह के वर्षवार ब्योरे और रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी प्राप्तियों के संबंध में वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए अनुमानित स्थिति और एस्क्रो खाते से निवेश नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं—

(रु० लाखों में)

विवरण	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13
1. रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी प्राप्तियां	141.00	243.67	294.91	517.35	661.30	661.30	6188.75
2. एस्क्रो खाते में ओपनिंग बैलेंस	97.76	238.76	482.43	777.34	938.26	1127.91	1214.89
3. पिछले प्रशुल्क आदेश के अनुसार 2008-09 तक एस्क्रो खाते में अंतरित सम्पूर्ण रॉयल्टी प्राप्तियां। वर्ष 2009-10 से, राजस्व हिस्सेदारी का 50 प्रतिशत एस्क्रो खाते में अंतरित किया गया है।	141.00	243.67	294.91	258.68	330.65	330.65	3094.37
4. अवसंरचना परिसंपत्तियों के सृजन के लिए एस्क्रो खाते से आहरण	0.00	0.00	0.00	97.76	141.00	243.67	294.91
5. जमा शेष (2+3-4)	238.76	482.43	777.34	938.26	1127.91	1214.89	4014.35

(iii). (क). वीपीटी का मौजूदा दरमान वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए अनुमानित स्थिति पर पर विश्वास करते हुए मई 2006 में अनुमोदित किया गया था।

(ख). प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.1.3 प्रचलित प्रशुल्क निर्धारित करते समय विश्वास किए गए अनुमानों के संदर्भ में निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि की समाप्ति पर पत्तन के वास्तविक प्रत्यक्ष तथा वित्तीय निष्पादन की समीक्षा करने का अधिकार देता है।

(ग). पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुमानित स्थिति का विश्लेषण करने के लिए अनुसरित दृष्टिकोण वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए वास्तविक निवल अधिशेष/घाटा निर्धारण के लिए अंगीकृत किया गया है। पिछले प्रशुल्क आदेश में रेलवे और संपदा गतिविधि के अलावा लागत स्थिति पर विचार किया गया था और वास्तविकताओं का विश्लेषण करते समय इसी स्थिति को बनाए रखा गया है। पिछली अवधि के लिए विश्लेषण नीचे स्पष्ट किया गया है:

- वीपीटी द्वारा सुविचारित वर्ष 2006-07 से 2008-09 के आय अनुमानों को तरह-तरह की तुलना के लिए उक्त आदेश द्वारा अनुमत्त पोत संबंधित प्रशुल्क में युक्तिकरण के प्रभाव के संदर्भ में समायोजित किए गए हैं।
- वीपीटी के दरमान में कच्चे तेल के लिए घाटशुल्क रु० 57.50 प्रति के.एल. (अर्थात् 67.74 प्रति टन) निर्धारित किया गया है। निर्धारित दर के विपरीत, पत्तन ने वर्ष 2007-08 से रु० 39 प्रति टन पर एचपीसीएल को कच्चे तेल की घाटशुल्क दर में रियायत की अनुमति दी है और वार्षिक रिपोर्ट में प्रतिवेदित राजस्व प्रदान की गई रियायत के परिणामी प्रभाव पर विचार करता है। पूर्व अवधि के विश्लेषण के प्रयोजन के लिए, अनुमोदित प्रशुल्क के अनुसार केवल वसूली-योग्य राजस्व पर विचार किया जा सकता है और, इसलिए, इसके विवेक पर वीपीटी द्वारा दी गई रियायतों की वजह से राजस्व में कटौती पर विचार नहीं किया गया है।
- सितम्बर 2008 में विशाखापत्तनम डॉक लेबर बोर्ड का वीपीटी में दिलय के परिणामस्वरूप, कार्गो प्रहस्तन लेबर डिवीजन से संबंधित आय और व्यय वीपीटी के वार्षिक लेखों में आमेलित किए गए हैं। सीएचएलडी के लिए प्रशुल्क निर्धारण एक पृथक कार्यवाही में इस प्राधिकरण द्वारा किया गया है और इसलिए सीएचएलडी से संबंधिता आय और व्यय वीपीटी द्वारा प्रतिवेदित स्थिति के आधार पर अलग रखे गए
- वित्त और विविध आय और वित्त तथा विविध व्यय शीर्ष के अधीन ब्याज आय और ब्याज व्यय, वीआरएस उपदान भुगतान को पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुसरित स्थिति बनाए रखने के लिए अलग रखे गए हैं।

- पिछले प्रशुल्क आदेश में वित्त और विविध व्यय के अधीन अन्य व्ययों के बीच पेंशन भुगतानों पर विचार किया गया था। वीपीटीने लागत विवरण में पेंशन भुगतानों एवं पेंशन निधि में किए गए अंशदान पर भी विचार किया है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि चूंकि कार्यरत कर्मचारियों और पेंशनरों के मामले में भी पेंशन देयता के वास्तविक मूल्यांकन से पेंशन निधि में कमी आई है, इसलिए पेंशनरों के मासिक पेंशन भुगतानों को केवल राजस्व खाते से पूरा किए जाने की आवश्यकता है। इसने पुष्टि की है कि वार्षिक लेखों में प्रदर्शित पेंशन भुगतान उन पेंशनरों से संबंधित भुगतान हैं जो मुख्यतः 2002-03 से पहले की सेवानिवृत्तियों के संदर्भ में हैं जिसके लिए निधि नहीं बनाई गई थी। ऊपर स्पष्ट की गई स्थिति के मददेनजर, इसने तब तक राजस्व खाते से पेंशनरों के लिए पेंशन भुगतानों पर विचार करने का अनुरोध किया था जब तक ऐसी देयता को पूरा करने पेंशन निधि नहीं बनाई जाती है एवं पेंशन निधि में अंशदान नहीं किया जाता है। यह उल्लेखनीय है कि पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान वीपीटी द्वारा उपर्युक्त स्थिति के बारे में नहीं बताया गया था। पत्तन द्वारा अब स्पष्ट की गई स्थिति के मददेनजर, वास्तविक स्थिति का विश्लेषण करते समय, पेंशन निधि शेष में कमी और पेंशन निधि में अंशदान की वजह से राजस्व खाते से पूरे किए गए पेंशन भुगतान पिछली अवधि की स्थिति के लिए विश्लेषण करते समय विचार किया गया है। किसी भी मामले में, इस दृष्टिकोण का कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा क्योंकि वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए मूल्यांकित सम्पूर्ण राजस्व अधिशेष पेंशन निधि को बढ़ाने के लिए अंतरित किया जा रहा है।
- रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी प्राप्तियों में दिया गया संव्यवहार पूर्ववर्ती अनुच्छेद में स्पष्ट किए गए अनुसार किया गया है।
- पत्तन ने वर्ष 2009-10 में प्रतिवेदित वास्तविक व्यय से ₹ 2594.27 लाख और ₹ 2150 लाख को अलग रखा है क्योंकि यह मजदूरी संशोधन बकाया राशियों और पिछली अवधि के पेंशन बकाया राशियों से संबंधित हैं।  
  
यह उल्लेखनीय है कि पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान, तत्समय संभावित मजदूरी संशोधन का प्रभाव वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए पिछले प्रशुल्क आदेश में सुविचारित अनुमानों में लागू किया गया था। ऐसी स्थिति में, प्रत्येक वर्ष में वीपीटी द्वारा प्रेषित मजदूरी संशोधन का वास्तविक प्रभाव वास्तविक स्थिति का विश्लेषण करते समय स्वीकार किया गया है।
- वीपीटी ने वर्ष 2006-07 से 2009-10 के लिए प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.9.9 के आधार पर कार्य पूंजी की गणना नहीं की है। देनदारों, वस्तुसूची और रोकड़ शेष के रूप में मौजूदा परिसंपत्तियां हमारे द्वारा दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट प्रतिमानकों के अनुसार परिगणित की गई हैं। मौजूदा परिसंपत्तियों के तदानुरूपी वर्तमान देयताओं की मदें वार्षिक लेखों में यथा प्रदर्शित सुविचारित की गई हैं। कार्य पूंजी के आंकड़े, यथा विपथित, नकारात्मक हो जाएंगे। परिणामस्वरूप, कार्य पूंजी शून्य मानी गई है।
- वर्ष 2006-07, 2007-08 और 2008-09 के लिए, तत्संबंधी वर्षों के लिए वार्षिक लेखों में यथा निर्दिष्ट परिसंपत्तियों का बन्द प्रखंड परिसंपत्तियों के निवल प्रखंड रूप में सुविचारित किया गया है। जैसाकि पहले स्पष्ट किया गया है, वर्ष 2009-10 में निकर्षण से संबंधित पूंजी व्यय का हिस्सा अर्थात् ₹ 97.76 लाख एस्को खाते से पूरा किए जाने पर विचार किया गया है। तदनुसार, वर्ष 2009-10 के लिए वार्षिक लेखों में यथा प्रतिवेदित निवल अचल परिसंपत्तियों का बन्द मूल्य प्रतिलाभ स्वीकृत किए जाने के प्रयोजन के लिए मूल्यहास के लिए उपलब्ध करवाने के बाद कम किया गया है।
- पत्तन ने समग्र पत्तन के लिए व्यवसाय परिसंपत्तियों, व्यवसाय संबंधी परिसंपत्तियों और सामाजिक दायित्व वाली परिसंपत्तियों में किया गया परिसंपत्तियों का वर्गीकरण भेजा है। तथापि, इसने कार्गो प्रहस्तन और पत्तन तथा गोदी सुविधा के लिए ऐसा वर्गीकरण नहीं भेजा है जिसने पिछले प्रशुल्क संशोधन के लिए आधार तैयार किया था। व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियां और सामाजिक दायित्व वाली परिसंपत्तियां ज्यादातर वर्ष 2009-10 के लिए प्रेषित गतिविधि-वार परिसंपत्ति वर्गीकरण के अनुसार संपदा गतिविधि से संबंधित हैं। ऐसी

स्थिति में, वर्ष 2009-10 के लिए प्रेषित ऐसा परिसंपत्ति वर्गीकरण का अनुपात कार्गो प्रहस्तन और पत्तन तथा गोदी सुविधा के लिए व्यवसाय परिसंपत्तियों और व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियों के निर्धारण की पिछली अवधि में लागू किया गया है।

- (iv). वीपीटी द्वारा यथा प्रेषित अभिकल्पित क्षमता वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए क्रमशः 58.5 मिलियन टन, 61.15 मिलियन टन और 62.23 मिलियन टन है। इसमें बीओटी बर्थों की क्षमता शामिल है। उक्त वर्षों के दौरान वीपीटी (बीओटी बर्थों का यातायात अतिरिक्त) द्वारा प्रहस्तित वास्तविक यातायात को लेखा में लेते हुए, पत्तन की कुल अभिकल्पित क्षमता के संदर्भ में क्षमता उपयोगिता वर्ष 2006-07 से 2008-09 के दौरान क्रमशः 90.33 प्रतिशत, 96.5 प्रतिशत और 93.07 प्रतिशत परिगणित होता है। यदि पत्तन (बीओटी बर्थ अतिरिक्त) के लिए ही अभिकल्पित क्षमता के संदर्भ में क्षमता उपयोगिता का परिकलन किया जाता है तो क्षमता उपयोगिता तब भी ज्यादा होगी। चूंकि क्षमता उपयोगिता 60 प्रतिशत से ज्यादा है, इसलिए नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ व्यवसाय परिसंपत्तियों पर आरओसीई 15 प्रतिशत की दर से और व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियों पर 6.35 प्रतिशत परिकलित किया गया है जैसा वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए पिछले प्रशुल्क आदेश में उस स्तर पर स्वीकृत किया गया है। वर्ष 2009-10 के लिए, व्यवसाय परिसंपत्तियों पर 16 प्रतिशत प्रतिलाभ और व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियों के लिए 8.17 प्रतिशत स्वीकार किया गया है। सामाजिक दायित्व वाली परिसंपत्तियों पर दिशानिर्देशों के अनुसार कोई प्रतिलाभ नहीं मिलता है।

- (v). (क). पिछले प्रशुल्क आदेश में सुविचारित वास्तविक एवं अनुमानों की तुलना का सार नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:

विवरण	पूर्ण रूप में वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए सकल (रु० लाखों में)		भिन्नता प्रतिशत में
	प्रशुल्क आदेश के अनुसार अनुमान	वास्तविक आंकड़े	
यातायात (लाख टनों में)	1676	1697.78	1.3%
परिचालन आय	126485*	140460	11.0%
कुल व्यय (मूल्यहास सहित)	80643	88656	9.9%
प्रतिलाभ (औसत) से पहले अधिशेष	45841	51804	13.0%
नियोजित पूंजी (औसत)	56935	53789	-5.5%
नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	25621	24203	-5.5%
आरओसीई के बाद निवल अधिशेष	20221	27601	36.5%

\* पिछले प्रशुल्क आदेश में निर्धारित पोत संबंधित प्रभारों में युक्तिकरण की वजह से राजस्व में कटौती को प्रभाव को दर्शाने के लिए परिचालन आय अनुमानों को अद्यतन किया गया है।

- (ख). वीपीटी ने वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए क्रमशः रु० 17555 लाख, रु० 19226 लाख और रु० 15024 लाख कुल रु० 51804 लाख का अतिरिक्त अधिशेष अर्जित किया है। वास्तविक अधिशेष का औसत रु० 17268 लाख देखा गया है। यदि औसत वास्तविक अधिशेष उक्त तीन वर्षों के लिए रु० 53789 लाख की औसत वास्तविक नियोजित पूंजी के प्रतिशत को देखा जाता है तो यह 32.1 प्रतिशत परिगणित होता है। उपर्युक्त ब्योरे निम्नलिखित तालिका में दिए गए हैं:

(रु० लाखों में)

विवरण	2006-07	2007-08	2008-09	औसत
वीपीटी द्वारा अर्जित प्रतिलाभ से पहले वास्तविक अधिशेष	17555	19226	15024	17268
वास्तविक नियोजित पूंजी	53786	53424	54157	53789
नियोजित पूंजी पर अर्जित वास्तविक प्रतिलाभ	32.6%	36.0%	27.7%	32.1%

जैसाकि, पिछले सामान्य संशोधन आदेश में, पहले बताया गया है, 15 प्रतिशत का अधिकतम प्रतिलाभ वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए स्वीकार किया गया था। उक्त तीन वर्षों के दौरान वीपीटी द्वारा अर्जित वास्तविक प्रतिलाभ 32.1 प्रतिशत पाया गया है, जैसाकि उपर्युक्त तालिका में दर्शाया गया है।

पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान, वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए ₹ 213 करोड़ का कुल राजस्व अधिशेष परिमाणित किया गया था। पोट संबंधित प्रशुल्क में युक्तिकरण के प्रभाव और ₹ 11 करोड़ पर कुछ प्रशुल्क मदों के घाटशुल्क प्रभार में की गई कटौती पर विचार करने के बाद, इस प्राधिकरण ने पेंशन निधि शेष में बढ़ोतरी के लिए शेष ₹ 202 करोड़ को अंतरित करने का आदेश दिया था। उपर्युक्त स्थिति के विपरीत, तदनुसारी अवधि के लिए मूल्यांकित वास्तविक अधिशेष ₹ 276.01 करोड़ है। इस राजस्व अधिशेष के बारे में पत्तन ने बताया है कि पेंशन निधि में बढ़ोतरी के लिए ₹ 80.70 करोड़ अंतरित किया गया था। शेष उपलब्ध राजस्व अधिशेष ₹ 195.31 करोड़ है। पिछली अवधि 2006-07 से 2008-09 के लिए मूल्यांकित सम्पूर्ण वास्तविक अधिशेष पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुसरित निर्णय, जो अनुमानित स्थिति पर आधारित था, के अनुसार पेंशन निधि में बढ़ोतरी के लिए अंतरित किए जाने पर विचार किया गया है। पेंशन निधि स्थिति विश्लेषण के अनुवर्ती भाग में विश्लेषित किया गया है।

- (vi). वीपीटी के मौजूदा दरमान की वैधता 31 मार्च 2009 तक विस्तारित की गई थी, परन्तु इस शर्त के अधीन कि 1 अप्रैल 2009 के बाद की अवधि के लिए स्वीकार्य लागत और अनुमत्त प्रोद्भूत प्रतिलाम से अधिक अधिशेष अगले चक्र के लिए निर्धारित किए जाने वाले प्रशुल्क में समायोजित किया जाएगा। वर्ष 2009-10 के लिए लागत विवरण पूर्व अवधि के लिए पूर्ववर्ती अनुच्छेद में स्पष्ट किए गए दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए तैयार किया गया है। लागत विवरण के अनुसार, वीपीटी ने कार्गो प्रहस्तन गतिविधि और पत्तन तथा गोदी गतिविधि से ऊपर ₹ 7695.44 लाख का अतिरिक्त अधिशेष अर्जित किया है।

राजस्व अधिशेष से पेंशन निधि में बढ़ोतरी के लिए वर्ष 2009-10 में वीपीटी द्वारा दिए गए ₹ 940 लाख के अंशदान को अलग करने के बाद, शेष राजस्व अधिशेष ₹ 6755.44 लाख है। वर्ष 2010-11 के अधिशेष अनुमानों के साथ वर्ष 2009-10 के लिए मूल्यांकित वास्तविक अधिशेष उन वर्षों के लिए प्रशुल्क में वृद्धि की मात्रा का निर्णय लेने से पहले दो वर्षों 2011-12 और 2012-13 में पूर्णतः समायोजित किया गया है जो विश्लेषण के अनुवर्ती हिस्से में स्पष्ट किया गया है।

- (vii). 11वीं पंचवर्षीय योजना के अनुसार यातायात अनुमान वर्ष 2010-11 और 2011-12 के लिए क्रमशः 73.90 मिलियन टन (मी.ट.) और 82.20 एम.टी. है जो तत्संबंधी पिछले वर्षों के वास्तविक आंकड़ों/अनुमानों पर वर्ष 2010-11 और 2011-12 के लिए 18 प्रतिशत और 11 प्रतिशत परिगणित होता है। फरवरी 2007 में तैयार की गई वीपीटी की व्यवसाय योजना में वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए क्रमशः 72.80 एम.टी., 78 एम.टी. और 89.70 मी.ट. पत्तन यातायात परिकल्पित किया गया है। प्रतिशत के अनुसार, यातायात में वृद्धि तत्संबंधी पिछले वर्षों के वास्तविक आंकड़ों/अनुमानों पर वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए क्रमशः 17 प्रतिशत, 7 प्रतिशत और 11 प्रतिशत अनुमानित की गई थी। यह उल्लेखनीय है कि व्यवसाय योजना में इन यातायात पूर्वानुमानों में बीओटी परिचालकों का यातायात भी शामिल है।

वीपीटी परिचालकों (बीओटी द्वारा प्रहस्तित यातायात के अलावा) द्वारा वर्ष 2009-10 के दौरान प्रहस्तित वास्तविक यातायात 573.97 लाख टन बताया गया है। इसके विपरीत, पत्तन के लिए यातायात (बीओटी यातायात अतिरिक्त) वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए क्रमशः 571.90 लाख टन, 615 लाख टन और 685.60 लाख टन अनुमानित किया गया है।

पत्तन ने बताया है कि यातायात पूर्वानुमान प्रधान कार्गो के लिए प्रमुख उपयोक्ताओं के अधुनातन संकेतों पर आधारित है और अन्य कार्गो मदों के मामले में पूर्वानुमान अद्यतन रुझान के आधार पर परिगणित किए गए हैं। वीपीटी द्वारा प्रेषित स्पष्टीकरण के आधार पर, वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए इस विश्लेषण के प्रयोजन हेतु विश्वास किया गया है परन्तु दिसम्बर 2010 तक नौ महीनों के लिए वीपीटी द्वारा प्रहस्तित वास्तविक यातायात की गणना करने के लिए वर्ष 2010-11 हेतु यातायात पूर्वानुमान में संशोधन के अधीन।

हमारे अनुरोध पर वीपीटी ने दिसम्बर 2010 तक नौ महीनों की अवधि के लिए वर्ष 2010-11 हेतु पत्तन द्वारा प्रहस्तित वास्तविक यातायात 434 लाख टन भेजा है। नौ महीने के वास्तविक यातायात को लेते हुए वर्ष 2010-11 के लिए वार्षिक यातायात वीपीटी द्वारा अनुमानित 571.90 लाख टन के विपरीत 578.67 लाख टन परिगणित होता है। इसलिए, वर्ष 2010-11 के यातायात पूर्वानुमानों को संशोधित किया गया है और 578.67 लाख टन सुविचारित किया गया है। अतिरिक्त यातायात पत्तन द्वारा प्रतिवेदित वास्तविक आंकड़ों के आधार पर उर्वरक कार्गो के लिए सुविचारित किया गया है।

वर्ष 2010-11 के लिए यातायात पूर्वानुमान के उपर्युक्त संशोधन के अधीन, अनुमानित वृद्धि 2010-11 में 0.8 प्रतिशत, 2011-12 और 2012-13 में क्रमशः 7 प्रतिशत और 11 प्रतिशत है। यह देखा गया है कि वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए वीपीटी द्वारा अनुमानित यातायात वृद्धि वर्ष 2010-11 में प्रहस्तित यथानुपातित वास्तविक यातायात के संदर्भ में प्रतिशत वृद्धि के रूप में व्यवसाय योजना में अनुमानित वृद्धि से काफी हद तक मेल खाता है।

उपर्युक्त संशोधन के अधीन, वीपीटी द्वारा लगाए गए यातायात अनुमान इस विश्लेषण के प्रयोजन के लिए विश्वास किए गए हैं। तथापि, गलत अनुमानन की वजह से यदि वीपीटी को कोई गलत लाभ होना पाया जाता है तो संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार प्रशुल्क की अगली समीक्षा के समय प्रशुल्क में समायोजन किया जाएगा।

- (viii). (क). वीपीटी ने बताया है कि उसने डॉलर मूल्यवर्गित पोत संबंधित आय का अनुमान लगाने के लिए ₹0 46.26 प्रति अमेरिकी डॉलर की विदेशी मुद्रा विनिमय पर विचार किया है। डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क मदों से आय अनुमानों के मामले में, इस मामले के विश्लेषण के समय प्रचलित विनिमय दर सभी विचाराधीन वर्षों के लिए डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क मदों से आय के अनुमानन के लिए एकसमान रूप से सुविचारित किया गया है।

चूंकि वित्तीय वर्ष 2010-11 का ज्यादातर हिस्सा पहले ही खत्म हो चुका है और चूंकि वास्तविक डॉलर विनिमय दर ज्ञात है, अप्रैल 2010 से जनवरी 2011 तक की अवधि के लिए विदेशगामी पोतों से पोत संबंधित आय उक्त अवधि के लिए प्राप्त की गई ₹0 45.65 प्रति अमेरिकी डॉलर की औसत विनिमय दर के आधार पर निर्धारित की गई है। उसके बाद की अवधि के लिए, इस मामले के विश्लेषण का समाहार करते समय यथा प्रचलित ₹0 45.77 प्रति अमेरिकी डॉलर की विनिमय दर पर विचार किया गया है। वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए विदेशगामी पोतों से पोत संबंधित आय निर्धारण के लिए भी ₹0 45.77 प्रति अमेरिकी डॉलर की विनिमय दर पर विचार किया गया है।

- (ख). पत्तन ने पुष्टि की है कि कच्चे तेल के अलावा जिसके लिए 1-4-2007 से एचपीसीएल के साथ पतन द्वारा सहमत रियायती घाटशुल्क है, वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए मौजूदा प्रशुल्क पर लगाए गए आय अनुमानों पर विचार किया गया है। 90 लाख टन प्रति वर्ष पर अनुमानित एचपीसीएल के कच्चा तेल यातायात के संदर्भ में घाटशुल्क आय वीपीटी के दरमान में निर्धारित ₹0 57.50 प्रति के.एल. (₹0 67.74 प्रति टन) के विपरीत ₹0 39 प्रति टन की रियायती घाटशुल्क दर पर अनुमान लगाया है। प्रशुल्क समायोजनों पर निर्णय लिए जाने से पहले दरमान में निर्धारित मौजूदा दरों के संदर्भ में लागत स्थिति पर पहुंचने के लिए यह जरूरी है। इसलिए, संशोधित लागत विवरण तैयार करते समय, वीपीटी द्वारा अनुमानित ₹0 2586.60 लाख प्रतिवर्ष के राजस्व में कटौती वर्ष 2010-11 से 2012-13 के प्रत्येक वर्ष के लिए सुविचारित नहीं की गई है।

- (ग). वर्ष 2010-11 के लिए यातायात अनुमानों में किए गए संशोधन के परिणामस्वरूप, उर्वरक कार्गो के संदर्भ में कार्गो प्रहस्तन आय संशोधित की गई है और ₹0 186.18 लाख तक वृद्धि की गई है।

- (घ). पत्तन ने वर्ष 2009-10 में ₹0 362.64 लाख पर प्रतिवेदित इस गतिविधि से वास्तविक आय के विपरीत वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए ₹0 558.92 लाख प्रति वर्ष पर फिशिंग हारबर गतिविधि से आय का अनुमान लगाया है। इसने बाद में स्पष्ट किया था कि उसने इस गतिविधि में यातायात में किसी वृद्धि की उम्मीद नहीं की थी और इसलिए फिशिंग हारबर से आय अनुमानन त्रुटिपूर्ण है और ठीक किए जाने की जरूरत है। वीपीटी द्वारा प्रेषित स्पष्टीकरण के आधार पर, वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए फिशिंग गतिविधि से होने वाली आय वर्ष 2009-10 के लिए प्रतिवेदित वास्तविक स्तर पर बनाए रखी गई है। लागत विवरण में वीपीटी द्वारा निर्दिष्ट पृथक प्रविष्टि की बजाय फिशिंग हारबर गतिविधि, पत्तन और गोदी गतिविधि तथा संपदा गतिविधि से वर्ष 2009-10 में प्रतिवेदित स्तर पर आय मुख्य कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के हिस्से के रूप में सुविचारित की गई है।

- (ङ). प्रशुल्क निर्धारण के लिए संशोधित दिशानिर्देशों के अनुसार, अधिशेष लेबर, यदि कोई हो, की लागत को पूरा करने के लिए बीओटी परिचालकों से प्राप्ति-योग्य राजस्व हिस्सेदारी/रॉयल्टी को पहले लामू किए जाने की जरूरत है और उसके बाद पांच वर्षों की अवधि के भीतर पत्तन अवसंरचना सुविधाओं



के सृजन और/अथवा आधुनिकीकरण के प्रयोजन के लिए एस्क्रो खाते में शेष का कम से कम 50 प्रतिशत रखा जाना चाहिए।

बीओटी परिचालकों विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड और विजाग सीपोर्ट लिमिटेड और अन्य बीओटी परिचालकों से वीपीटी द्वारा प्राप्ति-योग्य रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी इस विश्लेषण के पूर्ववर्ती हिस्से में यथा स्पष्ट सुविचारित किए गए हैं।

(च). पत्तन ने सूचित किया है कि उसने विशाखापत्तनम के पत्तन के माध्यम से आयातों/निर्यातों को प्रोत्साहित करने के लिए रियायती प्रशुल्क का विस्तार करने के लिए व्यापार नीति घोषित की है और प्रशुल्क निर्धारण कार्यवाही में इसकी गणना करने के अनुरोध के साथ उसका प्रभाव प्रेषित किया है। उपयोक्ताओं द्वारा प्रहस्तित किए जाने वाले कार्गो की मात्रा पर पत्तन द्वारा स्वीकृत किए जाने के लिए प्रस्तावित छूट प्रस्तावित दरमान के दायरे से बाहर है। इसलिए, उसका प्रभाव इस विश्लेषण में सुविचारित नहीं किया जा सकता। किसी भी मामले में वीपीटी के पास यह अधिकार है कि वह इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अधिकतम दरों पर रियायत प्रदान कर सकता है यदि वह अपने वाणिज्यिक निर्णय के आधार पर ऐसा चाहता है।

(छ). उपर्युक्त संशोधन के अधीन, वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए अनुमानित कार्गो प्रहस्तन आय क्रमशः ₹ 31470.97 लाख, ₹ 32730.30 लाख और ₹ 38224.77 लाख परिगणित की है और पोत संबंधित आय क्रमशः ₹ 20532.38 लाख, ₹ 23269.62 लाख और ₹ 22523.47 लाख परिगणित होता है जो लागत विवरण में सुविचारित किया गया है।

(ज). संपदा आय के संबंध में यह देखा गया है कि वीपीटी ने सभी तीन वर्षों 2010-11 से 2012-13 के लिए ₹ 3462.30 लाख प्रति वर्ष के एकसमान स्तर पर किराये का अनुमान लगाया है। संपदा आय भूमि नीति पर सरकारी दिशानिर्देशों के अनुसार 2 प्रतिशत वार्षिक की वार्षिक वृद्धि के अधीन है और इसलिए वार्षिक वृद्धि लागू करने के लिए आय अनुमानन संशोधित किया गया है।

वीपीटी ने वर्ष 2012-13 में ₹ 797 लाख पर बीओटी परिचालकों को अवार्ड किए गए/अवार्ड की जाने वाली नई पीपीपी परियोजनाओं से प्रोद्भूत होने की संभावना वाले पट्टा किराये से आय का अनुमान लगाया है। तत्पश्चात, इसने स्पष्ट किया है कि डब्ल्यूक्यू 7 और डब्ल्यूक्यू 8 बर्थ के निजीकरण से संबंधित पीपीपी परियोजनाओं पर पुनर्विचार किया जाना है और इसलिए इन दो बर्थों से ₹ 459 लाख पर अनुमानित पट्टा किराया वर्ष 2012-13 में प्राप्त नहीं किया जा सकता। हालांकि वीपीटी ने नए बीओटी परिचालकों से प्राप्त होने की संभावना वाला पट्टा किराया दर्शाया है, परन्तु वीपीटी द्वारा तैयार किए गए लागत विवरण में इसे नहीं लिया गया है। हमारे द्वारा तैयार किए गए लागत विवरण में, ₹ 338 लाख की पट्टा किराया आय वीपीटी द्वारा सूचित संशोधित स्थिति के आधार पर वर्ष 2012-13 में सुविचारित की गई है। उपर्युक्त संशोधन के अधीन, लागत विवरण में सुविचारित संपदा आय 2010-11 में ₹ 3905.54 लाख, 2011-12 में ₹ 3974.79 लाख और वर्ष 2012-13 में ₹ 4383.42 लाख है।

(ix). संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.5.1 अपेक्षा करता है कि महापत्तनों/टर्मिनल परिचालकों के व्यय अनुमान भारत सरकार द्वारा यथा घोषित सभी घटकों के लिए थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) के मौजूदा संचलन के संदर्भ में मूल्य उतार-चढ़ावों के लिए समायोजित प्रशुल्क के अनुसार होने चाहिए। वर्ष 2010-11 के दौरान सुविचारित प्रशुल्क संशोधन प्रस्तावों के साथ कार्यवाही करने के लिए 3.76 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि अंगीकृत की गई है। अधिकांश लागत मदों जैसे बिजली लागत, ईंधन लागत, मरम्मतों आदि के लिए वीपीटी द्वारा लागू की गई वार्षिक वृद्धि स्वीकार्य स्तर के भीतर पाई गई हैं और इसलिए बिना किसी संशोधन के इसे स्वीकार किया गया है। वेतनों और मजदूरी लागत के संदर्भ में वीपीटी द्वारा लागू की गई वार्षिक वृद्धि 7 प्रतिशत वार्षिक है। प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय और टर्गों को किराये पर लेने से संबंधित अन्य व्यय के मामले में भी वार्षिक वृद्धि स्वीकार्य स्तर से अधिक पाई गई है। इन लागत मदों के मामले में विश्लेषण और व्यय की अन्य मदों के संदर्भ में हमारी राय तथा संशोधन नीचे स्पष्ट किए गए हैं:

(क). वेतन और मजदूरी लागत का अनुमान प्रथम दो वर्षों अर्थात् 2010-11 और 2011-12 के प्रत्येक वर्ष में 1.5 प्रतिशत तक कटौती करने के लिए पत्तन द्वारा कार्य शक्ति का अनुमान लगाने की बजाय वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए 7 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि करने के लिए अनुमानित किया गया है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि वेतनों और मजदूरी के लेखा में व्यय में वृद्धि 4.10 प्रतिशत के डी.ए.

बिन्दुओं में वृद्धि और 3 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि पर विचार करने के आधार पर 7 प्रतिशत वार्षिक की दर से सुविचारित किया गया है। हमारे विश्लेषण में, वार्षिक वृद्धि 3.76 प्रतिशत के उल्लिखित स्तर तक सीमित की गई है।

वर्ष 2009-10 के लिए वास्तविक वेतन व्ययों में अधिकारी को कैफेटेरिया पहुंच के प्रभाव के सिवाय तीसरी और चौथी श्रेणी के कर्मचारियों के मजदूरी के कार्यान्वयन से उत्पन्न होने वाले प्रभाव को लिया गया है। औसत लागत प्रति कर्मचारी से विपथन के लिए वर्ष 2009-10 के लिए वास्तविक वेतन और मजदूरियां आधार रूप में ली गई हैं। वर्ष 2010-11 के लिए वेतन और मजदूरी लागत औसत लागत प्रति कर्मचारी में 3.76 प्रतिशत की अनुमति देते हुए अनुमानित की गई है और स्टाफ संख्या में प्रस्तावित कटौती के लिए समायोजित भी किया गया है। अनुवर्ती वर्षों के वेतनों और मजदूरी लागत का अनुमान लगाने के लिए यही दृष्टिकोण अनुसरित किया गया है।

पत्तन ने हाल ही के वेतन संशोधन जो अगस्त 2010 से पत्तन द्वारा कार्यान्वित किया गया था, में अधिकारियों के लिए अनुमोदित भत्तों के कैफेटेरिया पहुंच के प्रभाव पर लागत विवरण में विचार नहीं किया है। पत्तन ने अगस्त 2010 से मार्च 2011 तक आठ महीनों की अवधि के लिए वर्ष 2010-11 हेतु ₹ 720.81 लाख पर कैफेटेरिया पहुंच का वार्षिक प्रभाव दर्शाया है। अनुवर्ती वर्षों के लिए, पूर्ण वर्ष के लिए प्रभाव 3.76 प्रतिशत प्रतिवर्ष की वार्षिक वृद्धि स्वीकृत करने से पहले सुविचारित किया गया है। तदनुसार, वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए सुविचारित कैफेटेरिया पहुंच का प्रभाव क्रमशः ₹ 1121.87 लाख और ₹ 1164.05 लाख है।

(ख). अन्य व्यय शीर्ष के अधीन 'अन्य' लागत मदें वर्ष 2009-10 में प्रतिवेदित ₹ 174.19 लाख से वर्ष 2010-11 में ₹ 1980.37 लाख, 2011-12 में ₹ 2887.15 लाख और 2012-13 में ₹ 2894.16 लाख की तीव्र वृद्धि दर्शाती हैं।

जब व्यय की इस मद में तीव्र वृद्धि के लिए स्पष्टीकरण मांगा गया था तो पत्तन ने स्पष्ट किया था कि उसने शिपिंग संचलनों में वृद्धि के लिए टग पावर में वृद्धि करने के लिए अगस्त 2010 से किराये की 2 सं. निजी टगों की तैनाती के लिए ₹ 1800 लाख का प्रावधान किया है। अनुवर्ती वर्षों 2011-12 और 2012-13 में व्यय की इस मद में वृद्धि भी समान खाते पर है परन्तु प्रभाव पूरे वर्ष के लिए सुविचारित किया गया है। पत्तन ने अपने अनुमानों को प्रमाणित करने के लिए पत्तन द्वारा अवार्ड किए गए किरायादारी करार दिनांक 29 जुलाई 2010 की प्रति अग्रेषित की है। करार की प्रति के अनुसार, दो टगों के लिए वीपीटी द्वारा देय किराया प्रभार ₹ 1193.53 लाख प्रतिवर्ष है। प्रथम टग के लिए 185 लिटर/घंटा की दर से ईंधन और तेल और एक दिन में 20 घंटों के लिए दूसरी टग के लिए 200 लिटर/घंटा पत्तन द्वारा अलग से आपूर्ति की जानी है। उपर्युक्त स्थिति के आधार पर और ₹ 39 प्रति लिटर की इकाई लागत पर विचार करते हुए, पत्तन ने ₹ 2289.62 लाख प्रतिवर्ष पर दो टग किराये पर लेने की लागत का अनुमान लगाने के लिए विस्तृत गणना भेजी थी। पत्तन द्वारा प्रेषित अनुमान पत्तन द्वारा प्रस्तुत किए गए दस्तावेजी साक्ष्य के आधार पर विश्वास किया गया है। वर्ष 2010-11 के लिए, लागत पत्तन द्वारा प्रतिवेदित स्थिति के आधार पर आठ महीनों के लिए आनुपातिक आधार पर सुविचारित की गई है कि टग अगस्त 2010 से तैनात की गई थीं। वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए, यह वीपीटी द्वारा इस शर्त पर अनुमानित स्तर पर सुविचारित किया गया है कि 3.76 प्रतिशत प्रतिवर्ष की ईंधन इकाई लागत में वार्षिक वृद्धि पर विचार किया जाएगा। टग किराये पर लेने की लागत से इतर अन्य व्ययों में वार्षिक वृद्धि 3.76 प्रतिशत प्रतिवर्ष तक सीमित की गई है।

(ख). मरम्मत और अनुरक्षण लागत तत्संबंधी पिछले वर्षों के वास्तविकताओं/अनुमानों पर 3.76 प्रतिशत की वृद्धि लागू करते हुए अनुमानित की गई है। जब पत्तन द्वारा अनुसरित दृष्टिकोण मौजूदा परिसंपत्तियों के मामले में मरम्मतों और अनुरक्षण लागत को ले सकता है, सकल प्रखंड के लिए प्रस्तावित नए संवर्धनों पर मरम्मतें और अनुरक्षण पर वीपीटी द्वारा विचार नहीं किया गया है। पत्तन ने परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड में वर्ष 2010-11 में ₹ 4930 लाख, 2011-12 में ₹ 30790 लाख और वर्ष 2012-13 में ₹ 55898 लाख परिवर्धन प्रस्तावित किया है जिसे विश्लेषण के अनुवर्ती हिस्से में स्पष्ट किए गए कारणों के लिए हमारे विश्लेषण में ₹ 37678 लाख पर विचार किया गया है। वास्तविक मरम्मत और अनुरक्षण लागत पिछले दो वर्षों 2008-09 और 2009-10 के लिए परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड का लगभग 3 प्रतिशत है। यह स्वीकार करते हुए कि सकल प्रखंड में प्रस्तावित परिवर्धन नई परिसंपत्तियां हैं, इस चक्र में सृजित किए जाने के लिए प्रस्तावित परिसंपत्तियों पर परिवर्धक मरम्मत और अनुरक्षण लागत का ध्यान रखने के लिए, मरम्मत और अनुरक्षण लागत इस विश्लेषण में सुविचारित

परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड में संशोधित परिवर्धनों के संदर्भ में सिविल परिसंपत्तियों के 1 प्रतिशत और अभियांत्रिक उपस्कर और अन्य परिसंपत्तियों के 2 प्रतिशत पर अनुमान लगाया गया है। इस प्रयोजन के लिए, यह अनुमान लगाया गया है कि परिसंपत्ति तत्संबंधी वर्ष के मध्य में तैनात की जाएगी और नए परिवर्धनों के लिए मरम्मतें और अनुरक्षण वर्ष विशेष में छह महीनों की अवधि के लिए अनुमानित की गई है जब परिवर्धन प्रस्तावित किया जाता है। अनुवर्ती अवधि के लिए, मरम्मत और अनुरक्षण पूरे वर्ष के लिए अनुमानित किया गया है।

- (xi). वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय का अनुमानन पिछले वर्ष के अनुमानों में 5.5 प्रतिशत और 9.6 प्रतिशत तक वृद्धि के लिए अनुमानित किया गया है। हमारे विश्लेषण में, वार्षिक वृद्धि तत्संबंधी पिछले वर्षों के अनुमानों में 3.76 प्रतिशत प्रतिवर्ष तक सीमित की गई है। जैसाकि पहले बताया गया है, प्रबंधन के अधिकारियों के वेतनों के संदर्भ में कैफेटेरिया पहुंच का प्रभाव और सामान्य उपरिव्यय वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए हमारे अनुमानन में सुविचारित किया गया है। वर्ष 2011-12 के लिए स्टाफ क्वार्टरों पर व्यय 3.76 प्रतिशत पर वार्षिक वृद्धि सीमित करते हुए संशोधित किया गया है।
- (xii). संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश महापत्तनों के मामले में कम्पनी एक्ट के अनुसार अंगीकृत जीवनकाल प्रतिमानकों का अनुसरण करते हुए स्ट्रेट लाइन पद्धति पर मूल्यहास के परिकलन की अपेक्षा करते हैं। वैसे, इस प्राधिकरण ने मई 2006 के अपने प्रशुल्क आदेश में वीपीटी को सलाह दी थी कि अपने दरमान की अगली समीक्षा के दौरान अपना प्रशुल्क प्रस्ताव जमा करते समय प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.7.1 के अनुसार मूल्यहास का अनुमान लगाया जाए। तथापि, वीपीटी ने पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा निर्धारित जीवनकाल प्रतिमानकों का अनुसरण करते हुए स्ट्रेट-लाइन पद्धति के आधार पर परिसंपत्तियों पर मूल्यहास परिकलित किया है। पत्तन ने बताया है कि कम्पनी एक्ट के अनुसार मूल्यहास पत्तन द्वारा उपलब्ध करवाए गए मूल्यहास से कहीं ज्यादा होगा। पत्तन द्वारा उद्धरित कारण 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित दृष्टिकोण का अनुसरण नहीं करने की वजह नहीं हो सकता। इस संबंध में, यह देखना प्रासंगिक है कि कुछ महापत्तनों जैसे मुरुगांव पत्तन न्यास (एमओपीटी), जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) कम्पनी एक्ट के आधार पर मूल्यहास का परिकलन करते हैं। वीपीटी को सलाह दी जाती है कि वह अपना अगला प्रशुल्क समीक्षा/संशोधन प्रस्ताव तैयार करते समय मूल्यहास के परिकलन के लिए प्रशुल्क दिशानिर्देशों का अनुसरण करे। इसी बीच, यह प्राधिकरण इस प्रशुल्क वैधता अवधि के लिए वीपीटी द्वारा यथा प्रेषित मूल्यहास के परिकलन को स्वीकार करता है। संयोगवश, अन्य महापत्तन न्यासों जैसे कोलकाता पत्तन न्यास, कोचीन पत्तन न्यास, कोचीन पत्तन न्यास, चेन्नई पत्तन न्यास ने भी पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा निर्धारित जीवनकाल प्रतिमानकों का अनुसरण करते हुए स्ट्रेट लाइन पद्धति के आधार पर मूल्यहास परिकलित किया है जिसे हाल ही के प्रशुल्क आदेशों में स्वीकार किया गया है।
- (xiii). वित्त और विविध आय (एफएमआई), ब्याज आय अतिरिक्त, वर्ष 2010-11 में ₹ 1158.74 लाख, 2011-12 में ₹ 1135.88 लाख और वर्ष 2012-13 में ₹ 1193.73 लाख पर वीपीटी द्वारा अनुमानित की गई है। वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए वीपीटी द्वारा अनुमानित एफएमआई पूर्वकाल में प्रतिवेदित वास्तविकताओं की अपेक्षा कम पाया गया है। एफएमआई आय ब्याज आय के अलावा वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित वास्तविकताओं के अनुसार है और सीएचएलडी आय 2007-08 में ₹ 1711.71 लाख, 2008-09 में ₹ 2063.35 लाख और 2009-10 में ₹ 2929.07 लाख है। यह देखा गया है कि वर्ष 2009-10 में एफएमआई आय ₹ 837.97 लाख की असामान्य विविध प्राप्ति दर्शाती है जो पिछले वर्ष में नहीं बताई गई थी। यदि एक बार प्राप्ति की इस मद को अलग रखा जाता है तो वर्ष 2009-10 में एफएमआई आय ₹ 2091.12 लाख होगी। तीन वर्षों 2007-08 से 2009-10 के लिए औसत एफएमआई आय ₹ 1660.74 लाख है। वर्ष 2010-11 के लिए वीपीटी द्वारा सुविचारित एफएमआई आय पूर्वकाल के लिए प्रतिवेदित वास्तविकताओं के संदर्भ में कमतर होगी और पत्तन ने उसके लिए कोई कारण स्पष्ट नहीं किए हैं। विश्लेषण के प्रयोजन के लिए, वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए एफएमआई आय पूर्व तीन वर्षों की औसत एफएमआई आय के आधार पर ₹ 1660.74 लाख पर सुविचारित की गई है।
- (xiv). वीपीटी द्वारा अनुमानित वित्त एवं विविध व्यय (एफएमई) वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए क्रमशः ₹ 16387.66 लाख, ₹ 16591.54 लाख और ₹ 17464.94 लाख है। पत्तन द्वारा उल्लिखित कारणों से, जिसे विश्लेषण के पूर्ववर्ती भाग में स्पष्ट किया गया है, पत्तन ने पेंशन निधि एवं पेंशन निधि शेष में कमी की वजह से राजस्व लेख से किए जाने के लिए प्रस्तावित पेंशन भुगतानों पर विचार किया है। वीपीटी द्वारा अनुमानित एफएमई स्वीकृत किया गया है परन्तु एक बार के अनुमानित व्यय के नाते उपदान भुगतान के अलावा। तदनुसार, लागत विवरणों में सुविचारित संशोधित एफएमई वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए क्रमशः ₹ 16205.30 लाख, ₹ 16341.19 लाख और ₹ 17139.94 लाख है।

- (xv). (क). वीपीटी ने वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए परिसंपत्तियों के इसके सकल प्रखंड में क्रमशः रु0 49.30 करोड़, रु0 307.90 करोड़ और रु0 558.98 करोड़ के परिवर्धनों का प्रस्ताव किया है। वर्ष 2010-11 के लिए वीपीटी द्वारा प्रेषित चलाई जा रही परियोजनाओं/चलाए जाने के लिए प्रस्तावित विभिन्न योजनाओं/परियोजनाओं की स्थिति दर्शाती है कि अधिकांश परियोजनाएं पहले ही पूरी हो चुकी हैं अथवा अक्तूबर 2010 तक पूरा होने की उम्मीद है।

वर्ष 2011-12 और 2012-13 के दौरान प्रस्तावित सकल प्रखंड में परिवर्धनों के संदर्भ में, वीपीटी ने प्रमुख परियोजनाओं के लिए अद्यतन कार्य पूरा होने की तारीख दर्शाई है जो नीचे सारबद्ध की गई है:

2011-12- परियोजनाएं	पूर्ण होने की संभावित तारीख और अधुनातित स्थिति संक्षेप में	अनुमानित लागत (रु0 करोड़ों में)
आंतरिक हारबर प्रवेश चैनल को गहरा करने और चौड़ा करने का द्वितीय चरण और 11 मी. से 12.5 मी. तक घुमाव चक्र डुबाव।	मार्च 2011	70.00
ट्रैक्टर टग स्वर्ण और नत्रवती का पुर्नस्थापन	अप्रैल 2011 और जुलाई 2011 तक टगों की सुपुर्दगी	83.20
पत्तन सड़कों का सुधार और विकास	34 में से 30 योजनाएं पूरी हो चुकी हैं। शेष 4 योजनाएं अप्रैल 2011 तक पूरी हो जाएंगी।	40.00
पत्तन रेलवे प्रणाली का सुधार और विकास	मार्च, 2011	35.00
पर्यावरणीय उन्नयन योजनाएं	29 में से 15 योजनाएं पूरी हो चुकी हैं। शेष योजनाओं के लिए, कार्य प्रगति पर है और सितम्बर 2011 तक पूरा होने की उम्मीद है।	38.00
12.5 मी. डुबाव वाले पोतों को सेवा प्रदान करने के लिए पूर्व घाट बर्थों ईक्यू5, ईक्यू6, डब्ल्यूक्यू1 से डब्ल्यूक्यू3 का सुदृढीकरण।	ईक्यू5 और डब्ल्यूक्यू1 बर्थ पूरे हो चुके हैं। अन्य बर्थ सितम्बर 2011 तक पूरे हो जाएंगे।	35.20
<b>2011-12 के लिए जोड़</b>		<b>301.40</b>
<b>2012-13 परियोजनाएं</b>		
आंतरिक हारबर प्रवेश चैनल को गहरा करने और चौड़ा करने का तीसरा चरण और 12.5 मी. से 14 मी. तक घुमाव चक्र डुबाव।	सैद्धांतिक अनुमोदन 21-6-2010 को प्राप्त हुआ था, ईएफसी सक्षम प्राधिकारी के अनुमोदन के लिए भेज दी गई है। सम्पूर्ण - जून 2012	244
(ओएचसी) का आधुनिकीकरण - स्टेकर आदि का पुर्नस्थापन	सितम्बर 2012	45.00
बक्रेट व्हील रिक्लेमर की प्राप्ति	नया टेंडर आमंत्रित किया जाएगा। सम्पूर्ण - मार्च 2012	16.41
12.5 मी. डुबाव वाले पोतों को सेवा प्रदान करने के लिए ईडब्ल्यू7, डब्ल्यूक्यू4, और डब्ल्यूक्यू5 बर्थों का सुदृढीकरण।	चरण-1 रूप में 5 बर्थों के सुदृढीकरण को पूरा करने के बाद लिया जाएगा। सम्पूर्ण - मार्च, 2012	18.00
डब्ल्यूक्यू1 रिटर्न एंड और डब्ल्यूक्यू8 का निर्माण, एसएल कनाल का विकास, ईक्यू5 और ईक्यू6 बर्थों को चौड़ा करना।	योजना अभी भी ली जानी है। सम्पूर्ण - अप्रैल 2012	33.37
बिजली आपूर्ति प्रणाली का सुधार।	मार्च, 2012	10.00
सूचना प्रौद्योगिकी परियोजना।	मार्च, 2012	10.00
वीपीटी के आंतरिक हारबर में 12.5 मी. डुबाव वाले पोतों को सेवा प्रदान करने के लिए	12.5 मी. डुबाव वाले बर्थ के सुदृढीकरण के लिए मसौदा	182.20

ओआर1 और ओआर2 का पुनर्निर्माण।	तकनीकी साध्यता आईपीए से प्राप्त हो चुकी है जो जाँच अधीन है। सम्पूर्ण — मार्च, 2013	
2012-13 के लिए जोड़		558.98

पत्तन द्वारा निर्दिष्ट केपेक्स की स्थिति के आधार पर, वर्ष 2010-11, 2011-12 और 2012-13 में सकल प्रखंड में प्रस्तावित परिवर्धन वर्ष 2012-13 में सकल प्रखंड के लिए प्रस्तावित परिवर्धनों में संशोधन के अधीन स्वीकृत किया गया है। ओआर 1 और ओआर 2 के पुनर्निर्माण से संबंधित परियोजना की मसौदा तकनीकी साध्यता जाँच के स्तर पर है और पत्तन ने इस परियोजना के इस प्रशुल्क चक्र के अंत तक अर्थात् मार्च 2013 तक पूरा होने की परिकल्पना की है। चूंकि प्रस्तावित पूंजी परिवर्धनों का लाभ मौजूदा प्रशुल्क चक्र में रीप नहीं किया जा सकता, इसलिए इस प्रशुल्क चक्र में इस केपेक्स के साथ उपयोक्ताओं पर बोझ डालना उपयुक्त नहीं पाया गया है। इसलिए, ओआर 1 और ओआर 2 के पुनर्निर्माण से संबंधित रु० 182.20 करोड़ का अनुमानित केपेक्स वर्ष 2012-13 में सकल प्रखंड के लिए प्रस्तावित परिवर्धनों से अलग रखा गया है। मूल्यहास के अनुमान पर परिणामी प्रभाव पर विचार किया गया है। यदि बर्थ ओआर 1 और ओआर 2 का पुनर्निर्माण वीपीटी द्वारा समय से पहले किया जाता है और वर्ष 2012-13 के प्रमुख हिस्से के लिए उपयोक्ताओं को उपलब्ध करवाया जाता है तो पत्तन अनुसूची समीक्षा के लिए इस प्राधिकरण का रुख कर सकता है।

(ख). वीपीटी द्वारा तैयार किया गया लागत विवरण रु० 244 करोड़ के अनुमानित व्यय की बजाय रु० 2.44 करोड़ पर तीसरे चरण की गहराई करने से संबंधित पूंजी व्यय पर विचार करता है। वीपीटी द्वारा अपने प्रस्ताव में की गई टाइपलेखन त्रुटि को ठीक किया गया है। मूल्यहास का अनुमान भी उस हद तक उपयुक्ततः संशोधित किया गया है।

(ग). पत्तन ने वर्ष 2011-12 और 2012-13 में विभिन्न पूंजी व्यय परियोजनाओं का प्रस्ताव किया है। यह उल्लेखनीय है कि मौजूदा बीओटी परिचालकों विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (वीवीटीपीएल) और विजाग सीपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड (वीएसपीएल) और नए बीओटी परिचालकों से प्राप्ति-योग्य राजस्व हिस्सेदारी का 50 प्रतिशत एस्करो खाते में अंतरित किया जाता है और पत्तन अवसंरचना विकास से संबंधित केपेक्स को पूरा करने के लिए एस्करो निधि में रु० 4014.35 लाख उपलब्ध हैं। पत्तन ने आर एंड डी यार्ड के सुदृढीकरण से संबंधित केपेक्स के हिस्से को पूरा करने के लिए वर्ष 2010-11 में एस्करो खाते से रु० 132.35 लाख और पत्तन सड़कों में सुधार के लिए वर्ष 2011-12 में रु० 200.40 लाख रखे जाने का प्रस्ताव किया गया है। जैसाकि पहले बताया गया है, वर्ष 2010-11 से 2012-13 के दौरान क्रमशः रु० 141 लाख, रु० 243.67 लाख और 294.91 लाख के केपेक्स वर्ष 2005-06 से 2008-09 के दौरान एस्करो खाते में अंतरित राजस्व हिस्सेदारी प्राप्तिओं से पूरा करने पर विचार किया गया है। पत्तन ने एस्करो खाते से पूरा किए जाने के लिए प्रस्तावित केपेक्स पर भी प्रतिलाभ का दावा किया है। प्रशुल्क दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट के अनुसार, पत्तन एस्करो खाते से निधियित किए जाने के लिए प्रस्तावित परिसंपत्तियों पर प्रतिलाभ का दावा करने के लिए हकदार नहीं है। निम्नलिखित प्रयोजन के लिए लागत विवरण में हमारे द्वारा सुविचारित नियोजित पूंजी के मामले में स्थिति प्रतिलाभ स्वीकृत करने के प्रयोजन के लिए निम्नलिखित तालिका में दी गई है:

(रु० लाखों में)

क्र. सं.	विवरण	2010-11 (अनुमान)	2011-12 (अनुमान)	2012-13 (अनुमान)
क.	वर्ष के अंत में नियोजित पूंजी	73374.01	99535.89	131835.94
ख.	एस्करो खाते से उपयोग			
(i).	वर्ष के दौरान एस्करो खाते से निधियित परिसंपत्तियां	238.76	243.67	294.91
(ii).	संचयी उपयोग	238.76	482.43	777.34
(iii).	घटाए: वर्ष के दौरान मूल्यहास	5.69	12.80	15.75
(iv).	संचयी मूल्यहास	0.98	6.67	19.47
(v).	एस्करो खाते से निधियित परिसंपत्तियों का लिखित मूल्य (ii) - (iv)	232.09	462.96	742.12
ग.	प्रतिलाभ के लिए पात्र नियोजित पूंजी शेष [क-ख (v)]	73141.93	99072.93	131093.82

- (घ). पत्तन ने व्यवसाय परिसंपत्तियों, व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियों और सामाजिक दायित्व वाली परिसंपत्तियों की ब्रेकअप भेजा है जिसपर विश्वास किया गया है। नियोजित पूंजी के अनुमानन में संशोधन के परिणामस्वरूप, तीन श्रेणियों में परिसंपत्तियों का वर्गीकरण भी पत्तन द्वारा अनुसरित अनुपात बनाए रखने के लिए संशोधित किया गया है।
- (ङ). वीपीटी द्वारा अनुमानित कार्य पूंजी दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों का पालन नहीं किया है। इसके अलावा, पत्तन ने कार्य पूंजी का अनुमान लगाने के समय मौजूदा परिसंपत्ति के अनुमानन से वर्तमान देयता को अलग नहीं किया है। 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों का अनुसरण करते हुए और 2009-10 की वास्तविकताओं में वर्तमान देयता को लेखा में लेते हुए मौजूदा परिसंपत्तियों का अनुमानन, वीपीटी की कार्य पूंजी नकारात्मक हो जाती है। परिणामस्वरूप, लागत विवरणों में कार्य पूंजी पर विचार नहीं किया गया है।
- (च). पत्तन द्वारा निर्धारित अभिकल्पित क्षमता तीन वर्षों 2010-11 से 2012-13 के लिए क्रमशः 628.30 लाख टन, 760.70 लाख टन और 1087.70 लाख टन निर्धारित किया गया है। पत्तन की अभिकल्पित क्षमता में निजी टर्मिनल परिचालकों की क्षमता भी शामिल है। उक्त तीन वर्षों के लिए सुविचारित यातायात अनुमान हैं - 578.67 लाख टन, 615 लाख टन और 685.60 लाख टन और बीओटी यातायात क्रमशः 83 लाख टन, 86 लाख टन और 87.90 लाख टन पर अनुमानित किया गया है। चूंकि बीओटी बर्थ की क्षमता के अलावा अभिकल्पित क्षमता उपलब्ध नहीं है, इसलिए क्षमता उपयोगिता की सही क्षमता निर्धारित नहीं की जा सकती। किन्तु, अनुमानित यातायात पर भी, पत्तन की क्षमता उपयोगिता 60 प्रतिशत से अधिक है। इसलिए, वीपीटी नियोजित पूंजी पर पूर्ण प्रतिलाभ के लिए हकदार है। पत्तन ने सम्पूर्ण नियोजित पूंजी के लिए 16 प्रतिशत की दर से नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ परिकलित किया है। वर्ष 2010-11 के लिए निर्धारित प्रतिलाभ की दर व्यवसाय परिसंपत्तियों के लिए 16 प्रतिशत और व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियों के लिए 8.4 प्रतिशत है, इसलिए व्यवसाय परिसंपत्तियों के लिए 16 प्रतिशत और व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियों के लिए 8.40 प्रतिशत का अधिकतम स्वीकार्य प्रतिलाभ सभी वर्षों 2010-11 से 2012-13 के लिए सुविचारित किया गया है। प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार सामाजिक दायित्व वाली परिसंपत्तियों पर कोई प्रतिलाभ स्वीकार्य नहीं है।
- (xvi). संपदा गतिविधि के लिए लागत घाटा की स्थिति प्रदर्शित करता है। इस प्राधिकरण का सदैव यह मानना रहा है कि पत्तन संपदा का सर्वोत्तम रूप में और वाणिज्यिक रूप से दोहन किया जाना चाहिए ताकि संपदा राजस्व पत्तन के प्रमुख कार्य को पूरा कर सकें। वीपीटी से संबंधित भूमि का पट्टा किराया मार्च 2004 में जारी की गई भूमि नीति पर सरकारी दिशानिर्देशों का अनुसरण करते हुए 1998-2003 और 2003-2008 की पंचवर्षीय अवधि के लिए 22 अप्रैल 2008 को इस प्राधिकरण द्वारा आदेश सं. टीएमपी/41/2005-वीपीटी द्वारा अनुमोदित किया गया था। इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित पट्टा किराया में संशोधन किया जाना है परन्तु पत्तन ने महापत्तनों की भूमि नीति पर सरकार के दिशानिर्देशों के अनुसार पट्टा किराये के संशोधन के लिए कोई प्रस्ताव अभी तक दाखिल नहीं किया है। पत्तन को कई बार आगाह किया गया है कि पट्टा किराया संशोधन के लिए देय है। पत्तन को पुनः यह सलाह दी जाती है कि इस संबंध में सरकारी दिशानिर्देशों का अनुसरण करते हुए संपदा के संशोधन के लिए प्रस्ताव दाखिल किया जाए ताकि इस गतिविधि को स्वतः पर्याप्त बनाया जा सके।
- रेलवे प्रभारों का संशोधन इस प्राधिकरण के न्यायाधिकार में नहीं आता है। रेलवे गतिविधि में घाटे को पूरा करने के लिए पत्तन ने कहा है कि रेलवे बोर्ड के समक्ष उपयुक्त प्रस्ताव दाखिल किए जा रहे हैं। हालांकि समेकित लागत विवरण समय पत्तन की लागत स्थिति दर्शाता है, परन्तु प्रशुल्क संशोधन के लिए अंतिम निर्णय लेने के लिए, संपदा और रेलवे गतिविधि के अलावा लागत स्थिति पर विचार किया गया है। यह उल्लेखनीय है कि पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान भी कार्गो प्रहस्तन गतिविधि और पत्तन तथा गोदी सुविधा से संबंधित लागत स्थिति केवल स्वीकृत की जाने वाली प्रशुल्क वृद्धि निर्धारित करने के लिए स्वीकार की गई थीं।
- (xvii). ₹0 6755.44 लाख का अधिशेष वर्ष 2009-10 के लिए निर्धारित किया गया है जो अनुच्छेद 19 (vi) में यथा स्पष्ट पहले से ही उपलब्ध है।

कुछ समय के लिए यह आदेश वर्ष 2010-11 के लिए लागू किया गया जो समाप्त हो जाएगा। लागत विवरण वर्ष 2010-11 के लिए ₹0 900.33 लाख का घाटा दर्शाता है। घाटा मुख्यतः रेलवे गतिविधि और संपदा गतिविधि में घाटे की वजह से है। यदि रेलवे गतिविधि में ₹0 3877.02 लाख और संपदा गतिविधि में ₹0 242.00 लाख का घाटा को अलग रखा जाए तो वर्ष 2010-11 ₹0 3218.69 लाख का निवल अधिशेष दर्शाता है।

2009-10 और 2010-11 का सम्पूर्ण सकल अधिशेष रु० 9974.13 लाख आदेश दिनांक 31 मार्च 2010 में इस प्राधिकरण के निर्णय के अनुसार समान किस्तों में वर्ष 2011-12 और 2012-13 में समायोजन के लिए सुविचारित किया गया है।

(xviii). वर्ष 2011-12 और 2012-13 के समेकित लागत विवरण और मुख्य गतिविधि-वार लागत विवरण विश्लेषण के अनुसार संशोधित किए गए हैं। संशोधित लागत विवरण अनुलग्नक - I (क) से (च) रूप में संलग्न किए गए हैं। वित्तीय/लागत विवरणों द्वारा प्रकट किए गए परिणामों की सारबद्ध स्थिति नीचे तालिकाबद्ध की गई है:-

विवरण	परिचालन आय (लाखों में)			निवल अधिशेष(+)/घाटा(-) (रु० लाखों में)			निवल अधिशेष(+)/घाटा(-) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में		औसत अधिशेष/ घाटा %
	2011-12	2012-13	Total for 2011-12 and 2012- 13	2011-12	2012-13	Total	2011-12	2012-13	
(i). समग्र पत्तन	70155.80	76183.57	146339.37	477.20	(-)1736.71	(-)1260	0.68%	(-)2.28%	(-)0.80%
(ii). कार्गो प्रहस्तन गतिविधि	32730.30	38224.77	70955.07	11827.03	15404.61	27231.64	36.13%	40.30%	38.22%
(क). पीओएल उत्पाद	11499.60	12041.60	23541.20	8602.81	8858.51	17461.32	74.81%	73.57%	74.19%
(iii). पत्तन और गोदी	23269.62	22523.47	45793.09	(-)6648.25	(-)12813.54	(-)19461.79	(-)29%	(-)57%	(-)42.73%
(iv). रेलवे	10180.89	11031.91	21212.81	(-)4485.34	(-)4056.73	(-)8542.07	(-)44.06%	(-)36.77%	(-)40.41%
(v). संपदा	3974.79	4383.42	8358.20	(-)216.25	(-)271.05	(-)487.30	(-)5.4%	(-)6.2%	(-)5.81%
(vi). समग्र पत्तन रेलवे और संपदा के अलावा	56999.92	60748.24	116748.16	5178.78	2591.07	7769.86	9.25%	4.27%	6.76%

\*\* पीओएल गतिविधि में प्रदर्शित अधिशेष वर्ष 2009-10 और 2010-11 के लिए निर्धारित पूर्व अधिशेष के समायोजन से पहले है। पूर्व अवधि अधिशेष का समायोजन कार्गो प्रहस्तन गतिविधि और पत्तन तथा गोदी गतिविधि में सुविचारित किया गया है।

- (क). उपर्युक्त तालिका से यह स्पष्ट हो जाता है कि संपदा और रेलवे गतिविधि के अलावा सम्पूर्ण पत्तन 6.6 प्रतिशत का औसत अधिशेष दर्शाता है। कार्गो प्रहस्तन गतिविधि दो वर्षों 2011-12 और 2012-13 के लिए रु० 27232 लाख का कुल अधिशेष दर्शाती है जो पोत संबंधित गतिविधि में घाटे की प्रति-सहायिकी करती है और रु० 7769.86 लाख का अधिशेष रह गया है।
- (ख). वीपीटी ने लौह अयस्क और लौह अयस्क गुडिटकाओं के अभियंत्रिकृत प्रहस्तन के लिए घाटशुल्क दर में क्रमशः 15 प्रतिशत और 16 प्रतिशत वृद्धि का प्रस्ताव किया है और परम्परागत साधनों द्वारा प्रहस्तित लौह अयस्क और लौह अयस्क गुडिटकाओं में क्रमशः 82 प्रतिशत और 94 प्रतिशत वृद्धि का प्रस्ताव किया गया है। कार्गो प्रहस्तन गतिविधि में समग्र अधिशेष के मद्देनजर, कार्गो प्रहस्तन गतिविधि में पत्तन द्वारा प्रस्तावित कोई प्रशुल्क वृद्धि स्वीकार करने के लिए कोई स्थिति नहीं है।
- (ग). पत्तन ने कच्चे तेल और पीओएल उत्पादों की घाटशुल्क दर को मौजूदा रु० 57.50 प्रति केएल (रु० 67.74 प्रति टन) से कम कर कच्चे तेल के लिए रु० 39 प्रति टन और पीओएल उत्पादों के लिए रु० 49 प्रति टन करने का प्रस्ताव किया है।

जैसाकि पहले बताया गया है, पत्तन और एचपीसीएल के बीच हुए करार के अनुसार पत्तन अप्रैल 2007 से प्रस्तावित स्तर पर एचपीसीएल को कच्चे तेल की घाटशुल्क दर में पहले से ही रियायत देता रहा है। अब का प्रस्ताव इसके दरमान में कम की गई दर को निर्धारित करना है। पीओएल गतिविधि में अधिशेष के मद्देनजर और वीपीटी द्वारा किए गए निवेदनों पर विचार करते हुए कि प्रस्तावित कटौती अन्य पत्तनों को कच्चे तेल का एवर्ट विपथन है, कच्चे तेल और पीओएल उत्पादों के लिए घाटशुल्क दर में प्रस्तावित कटौती अनुमोदित की गई है।

पत्तन ने बताया है कि उसने मार्च 2008 में एक समझौता ज्ञापन (एमओयू) किया था और एक एसपीएम स्थापित करने के लिए और पत्तन बर्थों में रु० 39 प्रति टन और एसपीएम में रु० 17 प्रति टन की दर से कच्चे तेल के लिए रियायती घाटशुल्क दर आकर करने के लिए एचपीसीएल के साथ दूसरा एमओयू 18 नवम्बर 2010 किया गया था। पत्तन ने कम की गई घाटशुल्क दर का प्रभाव भेजा है।

एसपीएम पर रु0 17 प्रति टन की दर से कच्चे तेल के लिए घाटशुल्क पत्तन और एचपीसीएल के बीच एक परस्पर सहमत दर है। हालांकि पत्तन ने उसका प्रभाव प्रेषित किया है, दरमान में इस संबंध में पृथक दर का प्रस्ताव नहीं किया है, परन्तु उसके दरमान में एसपीएम के लिए पृथक दर के निर्धारण के लिए सहमत हैं। रु0 17 प्रति टन की दर से एसपीएम पर प्रहस्तित कच्चे तेल के लिए परस्पर सहमत घाटशुल्क दर दरमान में शामिल की गई है। पत्तन ने बताया है कि उसने वीपीटी के दरमान में यथा निर्धारित एसपीएम परिचालनों के लिए पोत संबंधित प्रभार वसूल करने का प्रस्ताव किया है। एमओयू में पत्तन और एचपीसीएल द्वारा परस्पर रूप से सहमत पोत संबंधित प्रभारों की सूची दी गई है। एमओयू में उल्लिखित पत्तन देयताएं, पाइलटेंज, टग किराया प्रभार वीपीटी के मौजूदा दरमान में यथा निर्धारित हैं। एमओयू में स्पष्ट रूप से कहा गया है कि पोत संबंधित प्रभार समय-समय पर टीएमपी द्वारा प्रशुल्क में संशोधन के अधीन है। मूरिंग, अमूरिंग के लिए प्रभार, नावों के लिए भत्ता और पाइलट के बोर्ड पर रुकने के लिए प्रभार एमओयू में दिए गए हैं, तथापि, वीपीटी के मौजूदा दरमान में निर्धारित किए नहीं पाए गए हैं। पत्तन ने मौजूदा प्रशुल्क संशोधन कार्यवाही में इन प्रशुल्क मदों के लिए अनुमोदन नहीं मांगा है। पत्तन न्यायों द्वारा वसूल किए जाने वाले प्रशुल्क के लिए इस प्राधिकरण की पहले मंजूरी जरूरी है। इसलिए, वीपीटी को यह सलाह दी जाती है कि वह अपने मौजूदा दरमान में निर्धारित नहीं की गई एसपीएम की प्रशुल्क मदों के लिए पृथक प्रस्ताव वित्तीय प्रभाव के साथ दाखिल करें।

एमओयू में कहा गया है कि एसपीएम सुविधा मार्च 2012 में शुरू होगी परन्तु वीपीटी ने फैंक्स दिनांक 9 फरवरी 2011 में कहा है कि एसपीएम के 2010-11 की अंतिम तिमाही तक शुरू होने की उम्मीद है और एसपीएम सुविधा एचपीसीएल द्वारा पहले ही संस्थापित की जा चुकी है। वीपीटी द्वारा प्रतिवेदित स्थिति पर विश्वास करते हुए और यह स्वीकार करते हुए कि अनुमोदित किया जाने वाला प्रशुल्क भावी प्रभाव से लागू होगा, एसपीएम के लिए कम की गई घाटशुल्क दर का प्रभाव वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए सुविचारित किया गया है।

घाटशुल्क दर में प्रस्तावित कटौती का प्रभाव भेजते समय, पत्तन ने अनुमान लगाया था कि एसपीएम विकल्प के साथ 9.5 एमटीपीए पर वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए एचपीसीएल द्वारा प्रहस्तित किया जाने वाला कच्चा तेल यातायात और एसपीएम तथा ओएसटीटी में कच्चे तेल के प्रहस्तन का अनुपात एसपीसीएल के साथ किए गए करार के अनुसार 70:30 अनुपात रहने की उम्मीद है। इसी पर विश्वास किया गया है और दरमान में प्रस्तावित संशोधन का राजस्व प्रभाव निर्धारित करने के लिए विश्लेषण में विचार किया गया है। कच्चे तेल और पीओएल उत्पादों के लिए घाटशुल्क दर में प्रस्तावित कटौती का प्रभाव और वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए एसपीएम हेतु पृथक घाटशुल्क दर नीचे तालिकाबद्ध की गई है:-

विवरण	वर्तमान घाटशुल्क दर (रु0 प्रति टन)	प्रस्तावित घाटशुल्क दर (रु0 प्रति टन)	दर में अंतर (रु0 प्रति टन)	यातायात 2011-12	यातायात 2012-13	वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए राजस्व में कटौती (रु0 लाखों में)
1. पत्तन बर्थ पर कच्चा तेल (9.5 एमटीपीए का 30 प्रतिशत)	67.74 *	39.00	-28.74	28.50	28.50	(-)1638.18
2. एसपीएम पर कच्चा तेल (9.5 एमटीपीए का 70 प्रतिशत)	67.74	17.00	-50.74	66.50	66.50	(-)6748.42
3. पीओएल उत्पाद	57.50 प्रति केएल	49.00 प्रति केएल	-8.50	94.77 लाख लिटर	104.13 लाख लिटर	(-)1690.65
कुल						(-)10077.25

\* वर्तमान दरमान 57.50 प्रति केएल की दर से घाटशुल्क दर निर्धारित करता है। पत्तन ने रु0 67.74 प्रति टन में परिवर्तित किया है।



कच्चे तेल और पीओएल उत्पादों की घाटशुल्क दर में प्रस्तावित कटौती का प्रभाव और एसपीएम के लिए पृथक घाटशुल्क दर दो वर्षों 2011-12 और 2012-13 के लिए ₹0 100.77 होनी अनुमानित की गई है।

यह स्वीकार किया जाना चाहिए कि पीओएल प्रहस्तन गतिविधि पूर्व अवधि से संबंधित अधिशेष के समायोजन से पहले भी वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए ₹0 174.61 करोड़ का अधिशेष दर्शाती है। वीपीटी द्वारा अब प्रस्तावित घाटशुल्क दर में कटौती को पीओएल से प्रति सहायिकी के प्रवाह में कटौती के रूप में देखा जाना चाहिए जो पोत संबंधित गतिविधि द्वारा लिया जाना था। यह उल्लेखनीय है कि पीओएल गतिविधि में घाटशुल्क दर में प्रस्तावित कटौती करने के बाद भी, यह अन्य गतिविधि की प्रति सहायिकी के लिए अधिशेष निधियां उपलब्ध करवाती

₹0 7769.86 लाख पर निर्धारित कुल अधिशेष से ₹0 10077.25 लाख पर अनुमानित कच्चे तेल और पीओएल की घाटशुल्क दर में कटौती के प्रभाव पर विचार करने के बाद, पत्तन ₹0 2307.39 के समग्र घाटे में होगा। इस घाटे को युक्तिकरण के बाद पोत संबंधित प्रशुल्क में 50 प्रतिशत की अक्रास-द-बोर्ड वृद्धि प्रदान करते हुए पूरा करने की अनुमति दी गई है।

पत्तन ने प्रशुल्क दिशानिर्देशों के प्रावधान का अनुपालन करने के लिए पोत संबंधित प्रभारों को युक्तिसंगत बनाने का प्रयास किया है। उपयोक्ताओं/उपयोक्ता असोसिएशनों की ओर से पत्तन द्वारा प्रारंभ में प्रस्तावित युक्तिसंगत किए गए प्रशुल्क पर कड़ी आपत्ति व्यक्त की थी क्योंकि पोत की कुछ विशेष श्रेणियों पर इसका महत्वपूर्ण प्रभाव था। तत्पश्चात, हमारे अनुरोध पर और पत्तन उपयोक्ताओं द्वारा उठाई गई आपत्तियों के मद्देनजर, पत्तन ने प्रशुल्क पर युक्तिकरण के प्रभाव को कम करने का प्रयास किया है। पत्तन ने हमारे अनुरोध पर पत्तन देयताओं, पाइलटेज और बर्थ किराये की तटस्थ राजस्व स्थिति पर युक्तिसंगत किए गए प्रशुल्क की गणना भेजी है। वीपीटी द्वारा प्रेषित तटस्थ राजस्व स्थिति पर युक्तिसंगत किए गए पोत संबंधित प्रशुल्क पर 5 प्रतिशत की प्रशुल्क वृद्धि स्वीकार की गई है जोकि नीचे स्पष्ट की गई है:

(क). पत्तन देयताएं:

मौजूदा दरमान पोतों की विभिन्न श्रेणियों के लिए पत्तन देयताओं की विभिन्न दरें निर्धारित करता है। पत्तन ने विदेशगामी पोत के लिए अमेरिकी डॉलर 0.262 प्रति जीआरटी की दर से पोतों की सभी श्रेणियों के लिए एकल दर का प्रस्ताव किया है। यह स्वीकार करते हुए कि पत्तन देयताएं प्रवेश शुल्क हैं, पोत श्रेणी की ओर ध्यान दिए बिना एकसमान दर निर्धारित करने का औचित्य दिया गया है। अतः एकसमान पत्तन देयताओं के निर्धारण के लिए पत्तन का प्रस्ताव स्वीकार किया गया है।

पत्तन द्वारा मूलतः प्रस्तावित पत्तन देयताओं पर, लौह अयस्क पोत अभियांत्रिक प्रहस्तन के लिए वृद्धि 47 प्रतिशत, आंतरिक हारबर में प्रवेश करने वाले पीओएल पोत के लिए 20 प्रतिशत वृद्धि और पोतों की अवशिष्ट श्रेणी के लिए 4 प्रतिशत वृद्धि देखी गई थी। तत्पश्चात, पत्तन युक्तिसंगत की गई पत्तन देयताओं के साथ तटस्थ राजस्व स्थिति पर पहुंचा था जोकि विनिमय दर को अद्यतन करने के लिए हमारे द्वारा संशोधित किया गया है। 5 प्रतिशत वृद्धि के साथ युक्तिसंगत की गई दर से अभियांत्रिक प्रहस्तन द्वारा लौह अयस्क पोतों के मामले में 43 प्रतिशत वृद्धि होगी जो अभी तक निम्नतम पत्तन देयताएं देते रहे हैं और आंतरिक हारबर में प्रवेश करने वाले पीओएल पोत के मामले में 16.73 प्रतिशत की वृद्धि होगी। बाह्य हारबर में प्रवेश करने वाले पीओएल पोतों के लिए, पोतों की अवशिष्ट श्रेणी के लिए 3 प्रतिशत की कटौती और लगभग 2 प्रतिशत की बढ़ोतरी होगी। हालांकि युक्तिसंगत की गई पत्तन देयताओं का प्रभाव लौह अयस्क पोतों के लिए ज्यादा होगा, परन्तु उन्हें मौजूदा दरमान से लगभग 16 प्रतिशत से 18 प्रतिशत तक पाइलटेज शुल्क में कुछ राहत मिलेगी जिसे अनुवर्ती अनुच्छेद में स्पष्ट किया गया है।

(ख). पाइलटेज शुल्क:

2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार, पाइलटेज शुल्क परिवर्धनात्मक जीआरटी के लिए स्लाइडिंग दरों के साथ तीन टियर स्लैबों में निर्धारित किए जाने की जरूरत है। द्वितीय स्लैब अर्थात् 30,000 से 60,000 के लिए पाइलटेज शुल्क प्रथम स्लैब का 80 प्रतिशत और 60,000 जीआरटी से अधिक के तीसरे स्लैब के लिए प्रथम स्लैब का 70 प्रतिशत निर्धारित किया जाना चाहिए।

वीपीटी का मौजूदा दरमान पोतों की विभिन्न श्रेणियों के लिए पाइलटेज शुल्क की विभिन्न दरें निर्धारित करता है और पीओएल तथा पोत की अवशिष्ट श्रेणी के मामले में तीन स्लैबों अर्थात् 10,000 जीआरटी तक, 10,000 से 30,000 जीआरटी और 30,000 जीआरटी और लौह अयस्क पोत के लिए दो स्लैब अर्थात् 40,000 जीआरटी तक और 40,000 जीआरटी से अधिक हैं। की गई युक्तिकरण कार्यवाही में, पत्तन ने पोतों की विभिन्न श्रेणियों के लिए मौजूदा पृथक पाइलटेज शुल्क के साथ पोतों की सभी श्रेणियों के लिए एकसमान पाइलटेज शुल्क का प्रस्ताव किया है। तीन स्लैबों में वीपीटी द्वारा प्रस्तावित पाइलटेज ढांचा 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट के अनुपालन में है।

पत्तन द्वारा प्रस्तावित दरों पर, यह देखा गया है कि पीओएल पोतों के लिए पाइलटेज शुल्क में वृद्धि 10,000 जीआरटी तक और 10,000 से 30,000 जीआरटी पोतों के लिए क्रमशः 66 प्रतिशत से 74 प्रतिशत के बीच है। अवशिष्ट श्रेणी के लिए, इन पोत आकारों के लिए वृद्धि 58 प्रतिशत और 51 प्रतिशत के बीच है। 30,000 जीआरटी से अधिक के पोतों के लिए, पीओएल और पोतों की अवशिष्ट श्रेणियों में कटौती 8 प्रतिशत और 16 प्रतिशत है। लौह अयस्क पोतों के लिए, यह मौजूदा दरों से 7 प्रतिशत से 17 प्रतिशत कटौती करती है।

पत्तन ने तटस्थ राजस्व स्थिति पर युक्तिसंगत प्रशुल्क भेजा है। वीपीटी द्वारा प्रेषित विवरण इस विश्लेषण में सुविचारित 1 अमेरिकी डॉलर — ₹ 45.77 की विनिमय दर से अद्यतन किया गया है और उसपर 5 प्रतिशत की वृद्धि स्वीकार की गई है। 5 प्रतिशत वृद्धि के साथ युक्तिसंगत प्रशुल्क पर, वृद्धि पहले दो स्लैबों के लिए पोतों की अवशिष्ट श्रेणी के मामले में 32 प्रतिशत से 38 प्रतिशत और पीओएल पोतों के मामले में 52 प्रतिशत और 46 प्रतिशत होगी और अंतिम स्लैब अर्थात् 30,000 जीआरटी से अधिक में 6 प्रतिशत और 13 प्रतिशत की कटौती होगी। लौह अयस्क पोतों के मामले में, विभिन्न पोत आकार के लिए 16 प्रतिशत से 18 प्रतिशत कटौती होगी।

यह स्वीकार किया जाना चाहिए कि दिशानिर्देशों के अनुसार स्लाइडिंग दरें पोतों के जीआरटी स्लैब में वृद्धि के साथ पाइलटेज शुल्क के लिए निर्धारित की जानी चाहिए। जबकि मौजूदा दरमान में पीओएल पोतों और अवशिष्ट श्रेणी के पोतों के मामले में यह उल्टी स्थिति है जहां पाइलटेज शुल्क पोत आकार में वृद्धि से बढ़ जाता है। मौजूदा दरमान में उपर्युक्त भिन्नता के मद्देनजर, पाइलटेज शुल्क में युक्तिकरण और प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रावधान के अनुसार उच्चतर जीआरटी वाले पोतों के लिए पाइलटेज शुल्क में भिन्नता बनाए रखने से पोतों की कुछ श्रेणियों में तीव्र वृद्धि होगी हालांकि स्वीकृत वृद्धि पोत संबंधित प्रशुल्क मदों से पत्तन के समग्र राजस्व में 5 प्रतिशत है।

(ग).

बर्थ किराया प्रभार:

वीपीटी का मौजूदा दरमान पोतों की विभिन्न श्रेणियों के लिए भिन्न-भिन्न बर्थ किराया प्रभार निर्धारित करता है। मौजूदा बर्थ किराया पीओएल तथा अवशिष्ट श्रेणी के पोतों के लिए तीन स्लैबों और लौह अयस्क पोतों के मामले में दो स्लैबों में निर्धारित की गई है।

2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार, बर्थ किराये की एकल दर निर्धारित की जानी चाहिए। वीपीटी ने मौजूदा दो/तीन स्लैबों के विपरीत बर्थ किराये की एकल दर का प्रस्ताव किया था। चूंकि पत्तन द्वारा प्रस्तावित एकल बर्थ किराया दर से तीव्र वृद्धि होगी, इसलिए उपयोक्ताओं/उपयोक्ता असोसिएशनों ने कड़ी आपत्तियां उठाई थीं। इसलिए, वीपीटी को सलाह दी गई थी कि प्रस्तावित युक्तिकरण से पड़ने वाले प्रशुल्क बोझ को कम करने के लिए क्रमिक तरीके से युक्तिकरण पर विचार किया जाए।

पत्तन ने उपयोक्ताओं/उपयोक्ता असोसिएशनों द्वारा किए गए अनुरोध पर विचार करते हुए अपने पत्र दिनांक 24 नवम्बर 2010 द्वारा पीओएल और अवशिष्ट श्रेणी के पोतों के मामले में दो स्लैबों अर्थात् 30000 जीआरटी तक के पोत और 30000 जीआरटी से अधिक के पोत और में बर्थ किराये का प्रस्ताव करते हुए प्रभाव को कम करने की कोशिश की गई है और डीब्ल्यूटी आधार पर निर्धारित मौजूदा स्लैब के आधार पर लौह अयस्क पोतों के लिए स्लैब 42000 जीआरटी और 42000 जीआरटी से अधिक है। दो स्लैबों में पत्तन द्वारा प्रस्तावित

संशोधित दरों पर 70000 डीडब्ल्यूटी के लौह अयस्क पोतों के बर्थ किराये में 179 प्रतिशत वृद्धि और 70000 डीडब्ल्यूटी से कम के लौह पोतों में 114 प्रतिशत की वृद्धि हुई थी। पीओएल पोतों और अवशिष्ट श्रेणी के पोतों के मामले में वृद्धि 10,000 से 30,000 जीआरटी और 30,000 जीआरटी से अधिक के स्लैबों में पोतों के लिए 150 प्रतिशत से 212 प्रतिशत के बीच 10,000 जीआरटी तक के पोतों के लिए 17 प्रतिशत से 46 प्रतिशत होगी।

पत्तन ने बाद में हमारे अनुरोध पर बर्थ किराये के मामले में भी तटस्थ राजस्व स्थिति पर युक्तियुक्त प्रशुल्क भेजा था जिसमें पत्तन द्वारा युक्तिकरण का प्रभाव और भी कम किया गया है। वीपीटी द्वारा प्रेषित विवरण इस विश्लेषण में सुविचारित 1 अमेरिकी डॉलर - ₹0 45.77 की विनिमय दर और उसपर 5 प्रतिशत की वृद्धि से अद्यतन और स्वीकार किया गया है।

5 प्रतिशत वृद्धि के साथ युक्तियुक्त प्रशुल्क पर, लौह अयस्क पोतों के मामले में वृद्धि 42000 जीआरटी से अधिक के पोतों के लिए 18.51 प्रतिशत और 42000 जीआरटी से कम के लौह अयस्क पोतों के लिए 9.30 प्रतिशत कटौती होगी।

पीओएल पोतों के मामले में, 10000 जीआरटी से कम के मौजूदा पोत 47 प्रतिशत की कटौती प्राप्त करेंगे। 10000 से 30000 जीआरटी के बीच के आकार वाले पीओएल पोत की श्रेणियों में से एक में 22 प्रतिशत वृद्धि होगी और 30000 जीआरटी से अधिक के पीओएल पोतों की दूसरी श्रेणी के लिए 4.5 प्रतिशत की कटौती होगी।

अवशिष्ट श्रेणी के पोत के मामले में, पत्तन ने प्रचलित मौजूदा प्रणाली के अनुसार क्रेन बर्थों और गैर क्रेन बर्थ के लिए बर्थ किराया निर्धारित करना जारी रखा है। पत्तन द्वारा प्रेषित राजस्व तटस्थ स्थिति पर युक्तियुक्त प्रशुल्क और उसपर 5 प्रतिशत वृद्धि से क्रेन और गैर-क्रेन बर्थों पर 10000 जीआरटी तक के अवशिष्ट श्रेणी के पोतों के लिए क्रमशः 38 प्रतिशत और 50 प्रतिशत की कटौती होगी। 10000 से 30000 जीआरटी आकार के मौजूदा दूसरे स्लैब में पोतों के लिए क्रेन बर्थ में 32 प्रतिशत और गैर-क्रेन बर्थों में 7 प्रतिशत की बढ़ोतरी होगी। 30,000 जीआरटी से अधिक के मौजूदा स्लैब में पोतों के लिए, वृद्धि क्रेन बर्थों पर 6 प्रतिशत और गैर-क्रेन बर्थों में 15 प्रतिशत कटौती होगी।

- (xix). इस प्राधिकरण ने पिछले प्रशुल्क आदेश में 31 मार्च 2005 को प्रोद्भूत मूल्यांकन के आधार पर पेंशन निधि स्थिति निर्धारित की थी। पत्तन ने 31 मार्च 2010 को भविष्य निधि का प्रोद्भूत मूल्यांकन भेजा है। यह उल्लेखनीय है कि इस प्राधिकरण ने पिछले प्रशुल्क आदेश में 2005-06 तक की अवधि के लिए मूल्यांकित अधिशेष के आधार पेंशन निधि में बढ़ोतरी के लिए ₹0 143 करोड़ के अंतरण का आदेश दिया था। इसके अलावा, 2006-07 से 2008-09 के अनुमानों के आधार पर ₹0 202 करोड़ का अनुमानित अधिशेष भी शेष जमा में बढ़ोतरी के लिए पेंशन निधि में अंतरित करने का आदेश दिया गया था। वीपीटी का प्रस्ताव यह नहीं दर्शाता है कि पत्तन ने वर्ष 2005-06 तक की पूर्व अवधि के लिए मूल्यांकित ₹0 143 करोड़ का राजस्व अधिशेष और वर्ष 2007-08 में अंतरित किए बताए गए ₹0 80.70 करोड़ के सिवाय 2006-07 से 2008-09 से संबंधित राजस्व अधिशेष पेंशन निधि में बढ़ोतरी के लिए अंतरित किया गया है। जैसाकि विश्लेषण के पूर्ववर्ती भाग में स्पष्ट किया गया है कि वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए मूल्यांकित वास्तविक अधिशेष ₹0 278.01 करोड़ है। वर्ष 2007-08 में पत्तन द्वारा अंतरित ₹0 80.70 करोड़ के प्रभाव पर विचार करते हुए, उपलब्ध शेष राजस्व अधिशेष ₹0 195.31 करोड़ है जो अनुमानित स्थिति के संदर्भ में पिछले आदेश में अनुसरित आदेश के अनुसार पेंशन निधि में अंतरित किया गया है। तदनुसार, पेंशन निधि स्थिति नीचे स्पष्ट की गई है:-

(₹0 करोड़ों में)

(क).	31 मार्च 2010 को वास्तविक मूल्यांकन के अनुसार के अनुसार पेंशन निधि देयता	1338.06
(ख).	31 मार्च 2010 को पेंशन निधि में शेष	812.23
(ग).	पेंशन निधि में कमी (क-ख)	525.83
(घ).	2006 आदेश में अंतरित किए जाने के लिए आदेशित पिछले सामान्य संशोधन आदेश से पूर्व अवधि के लिए 2005-06 तक	143.00
(ङ).	पेंशन निधि को बढ़ाने के लिए अंतरित वर्ष 2006-07 से 2008-09 के वास्तविक अधिशेष	195.31
(च).	पेंशन निधि में कमी (ग-घ-ङ) जो अगले तीन वर्षों में प्रोद्भूत होने की संभावना वाली शेष निधि पर ब्याज से पूरी की जा सकती है।	187.52

पत्तन को यह सलाह दी जाती है कि पिछले आदेश में मूल्यांकित अधिशेष रु० 143 करोड़ और वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए मूल्यांकित वास्तविक अधिशेष रु० 195.31 करोड़ अंतरित किया जाए और तीन महीनों के भीतर अनुपालन रिपोर्ट प्रेषित करे। रु० 187.52 करोड़ की शेष कमी पेंशन निधि शेष पर प्रोदभूत होने की संभावना वाले ब्याज से पूरी की जा सकती है।

- (xx). उपयोक्ता द्वारा विलंबित भुगतानों और पत्तन द्वारा विलंबित वापसियों पर दंडात्मक ब्याज 14.50 प्रतिशत की दर से प्रस्तावित किया गया है। प्रशुल्क दिशानिर्देशा के खंड 2.18.2 के अनुसार, विलंबित भुगतानों पर ब्याज भारतीय स्टेट बैंक की प्रधान उधार दर से 2 प्रतिशत अधिक होगा। भारतीय स्टेट बैंक की प्रचलित प्रधान उधार दर 12.75 प्रतिशत बताई गई है। तदनुसार, दंडात्मक ब्याज की दर संशोधित कर 14.75 प्रतिशत की गई है।
- (xxi). अंतर्राष्ट्रीय टनभार प्रमाणपत्र के अनुसार कम किया गया सकल टनभार मौजूदा दरमान के अनुसार तेल टैंकर के मामले में पत्तन देयताओं की वसूली के लिए लागू है। पत्तन ने विकेंद्रित ब्लास्ट टैंक के साथ एलपीजी टैंकरों के मामले में इसे लागू करने का प्रस्ताव किया है। जब प्रस्तावित संशोधन के लिए स्पष्टीकरण मांगा गया था तो पत्तन ने स्पष्ट किया था कि पीओएल की परिभाषा का अर्थ पेट्रोलियम, तेल और ल्यूबरिकेंट्स और केवल पोत संबंधित प्रभारों की वसूली के प्रयोजन के लिए उल्लिखित किया गया है और इसमें एलपीजी पोत भी शामिल होंगे। इसे कारण रूप में उद्धरित करते हुए, पत्तन ने एलपीजी पोतों के मामले में भी अंतर्राष्ट्रीय टनभार प्रमाणपत्र के अनुसार कम किया गया सकल टनभार लागू करने का प्रस्ताव किया है।

कम किए गए सकल टनभार पर विकेंद्रित ब्लास्ट टैंक के साथ तेल टैंकरों पर पत्तन देयताओं की वसूली डीजी शिपिंग द्वारा जारी किए गए परिपत्र के अनुसार है जो हमारे आदेश दिनांक 15 मार्च 2000 द्वारा सभी महापत्तनों के लिए एकसमान रूप से निर्धारित किया गया था। इस प्रावधान को केमिकल टैंकरों आदि तक विस्तारित करने के लिए विभिन्न फ्रंटों से प्राप्त संदर्भ, डीजी शिपिंग को भेजे गए थे जिसने अपने पत्र दिनांक 7 नवम्बर 2003 द्वारा स्पष्ट किया था कि पत्तन देयताओं में रियायत केवल विकेंद्रित ब्लास्ट टैंक वाले तेल टैंकरों के लिए है। ऐसी स्थिति में, पत्तन द्वारा प्रस्तावित संशोधन जो 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 6.3 के अनुसार नहीं पाया गया है, स्वीकार नहीं किया गया है।

- (xxii). विदेशगामी पोत से तटीय पोत और उसपर लागू दर के परिवर्तन के लिए कार्यपद्धति से संबंधित टिप्पणी 2 (iii) में प्रस्तावित प्रावधान सभी महापत्तन न्यासों के समान अंगीकरण के लिए आदेश सं. टीएएमपी/2/1997-एमपीटी दिनांक 2 जून 1998 द्वारा अनुमोदित प्रावधानों के अनुसार नहीं पाया गया है। वीपीटी के दरमान में निर्धारित मौजूदा प्रावधान जारी रखने का प्रस्ताव किया गया है।
- (xxiii). पत्तन ने क्र.सं. 5 (vii) पर एक टिप्पणी का प्रस्ताव किया है कि पोत जो कार्गो परिवहन के साधन जैसे ड्रेजर्स, फ्लोटिंग क्रेन, टग, सर्वे पोत, बंकर बार्ज, वाटर बार्ज, ऑफशोर स्प्लाई पोत और अन्य क्राफ्ट आदि नहीं हैं, विभिन्न विविध गतिविधियों करने के लिए पत्तनों में परिचालन तटीय रियायतों से संबंधित प्रावधान लागू करने के प्रयोजन के लिए सक्षम प्राधिकारियों द्वारा जारी लाइसेंस होने के बावजूद तटीय पोतों के रूप में नहीं माना जाएगा।

पत्तन ने स्पष्ट किया है कि तटीय पोतों और कार्गो के तटीय संचलन को भी रियायत देने की स्पिरिट तटीय यातायात को बढ़ावा देने के लिए है। चूंकि पोत इस खंड के अधीन आते हैं जो कार्गो के तटीय संचलन में शामिल नहीं हैं और कार्गो प्रहस्तन से इतर विविध गतिविधियों में संलिप्त रहते हैं, क्रॉफ्टों को तटीय प्रशुल्क की कोई रियायत देने के लिए टिप्पणी का प्रस्ताव नहीं किया गया है जिसमें इस पत्तन में कोई तटीय प्रहस्तन शामिल नहीं हो। तटीय पोत और तटीय कार्गो के लिए रियायती प्रशुल्क सरकार के नीति निर्णय से आता है। सरकार का नीति निर्णय सभी पत्तनों पर एकसमान रूप से लागू किया जाना चाहिए और इसलिए वीपीटी के मामले में आपवादिक संव्यवहार नहीं किया जा सकता।

सरकार की तटीय रियायत नीति में कहा गया है कि अपने प्रमाणन द्वारा यथा बोन आउट पोत की स्थिति निर्णय लेने के लिए प्रासंगिक कारक है भले ही पोत 'विदेशगामी' अथवा 'तटीय' (प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2005 का खंड 6.2) हो। इसलिए, सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी किया गया वैध तटीय लाइसेंस वाला पोत सरकार की नीति के अनुसार तटीय रियायत के लिए हकदार है।

- (xxiv). संशोधित मसौदा दरमान में, वीपीटी ने तटीय पोतों के लिए पृथक दरों का प्रस्ताव नहीं किया है परन्तु यह टिप्पणी शामिल करने का प्रस्ताव नहीं किया है जो तटीय पोत के लिए है, अधिसूचित दरों (अर्थात् विदेशगामी पोत के लिए) का 60 प्रतिशत प्रभार्य होगा। जब पत्तन द्वारा प्रस्तावित सामान्य टिप्पणी की बजाय तटीय पोतों के लिए लागू पृथक रियायती दर प्रस्तावित करने के लिए पत्तन को सलाह दी गई थी, इसने बताया था कि तटीय दरों के लिए समकक्ष रियायती दरें इस विश्लेषण को अंतिम रूप देने के समय प्रचलित विनिमय दरों पर टीएएमपी द्वारा परिगणित की जानी अपेक्षित है और इसलिए दरमान में एक सामान्य टिप्पणी प्रस्तावित की गई

है। हालांकि पत्तन ने युक्तियुक्त पोत संबंधित प्रशुल्क के लिए गणना भेजते समय प्रस्तावित दरमान में तटीय पोत के लिए अलग-से रियायती दर निर्धारित नहीं की है, परन्तु तटीय पोत के लिए पोत संबंधित प्रभारों में रियायती प्रशुल्क डॉलर मूल्यवर्गित दर को रूप में बदलने के प्रयोजन के लिए रु 46.26 की विनिमय दर पर विचार करते हुए वीपीटी द्वारा परिगणित किया गया है। प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 6.12 दरमान के सामान्य संशोधन के समय प्रचलित विनिमय दर के संदर्भ में तटीय दरों का पुनर्विवरण अनुशंसित नहीं करता है। यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि वीपीटी के दरमान के पिछले सामान्य संशोधन के समय सुविचारित विनिमय दर रु 44.55 थी जो इस मामले के विश्लेषण के समय 1 अमेरिकी डॉलर - रु 45.77 की प्रचलित विनिमय दर से कम है। तटीय पोतों के लिए संशोधित पोत संबंधित प्रशुल्क विदेशगामी पोत के लिए निर्धारित संशोधित युक्तियुक्त पोत संबंधित प्रशुल्क के संदर्भ में परिकलित किए गए हैं और इस प्रयोजन के लिए विनिमय दर पुनः उल्लिखित नहीं की गई है।

- (xxv). पत्तन ने अ.डा. 1285 पर न्यूनतम पाइलटेज शुल्क का प्रस्ताव किया है। मौजूदा दरमान में, न्यूनतम निर्धारित पाइलटेज शुल्क पीओएल पोतों के लिए अ.डा. 212.40 और अवशिष्ट श्रेणी के पोतों के मामले में अ.डा. 468.45 है। जैसाकि पहले ही स्पष्ट किया जा चुका है कि पत्तन ने पोत की विभिन्न श्रेणियों के लिए अलग पाइलटेज शुल्क से एकसमान पाइलटेज शुल्क में बदला है।

वीपीटी ने स्पष्ट किया है कि 2009-10 के दौरान 3000 जीआरटी से कम के 68 पोत वीपीटी में आए थे। यह अनुमान लगाते हुए कि केवल एक टग और एक पाइलट तैनात किए गए हैं और प्रत्येक अंतर्मुखी और बहिर्मुखी परिचालन पाइलटेज परिचालन के लिए न्यूनतम 2 घंटे अपेक्षित हैं, किसी प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्ययों पर विचार किए बिना प्रोद्भूत होने वाली न्यूनतम प्रत्यक्ष लागत लगभग रु 59868/- होगी। वीपीटी ने इस संबंध में विस्तृत ब्योरा भेजा है। यह उल्लेखनीय है कि दरमान में निर्धारित संशोधित पाइलटेज शुल्क के अनुसार, 3000 जीआरटी के पोत के लिए पाइलटेज शुल्क अ.डा. 1364 परिगणित होता है। ऐसी स्थिति में और वीपीटी द्वारा प्रेषित स्पष्टीकरण के आधार पर, अ.डा. 1285 पर प्रस्तावित न्यूनतम पाइलटेज शुल्क इसके दरमान में निर्धारित किया गया है। ऐसी स्थिति में, वीपीटी द्वारा प्रेषित स्पष्टीकरण के आधार पर, इसके दरमान में अ.डा. 1285 की दर से न्यूनतम पाइलटेज शुल्क प्रस्तावित किया गया है।

- (xxvi). वर्तमान दरमान आंतरिक हारबर/बाह्य हारबर के भीतर और आंतरिक हारबर से बाह्य हारबर आदि के बीच संचलन के लिए पीओएल पोतों के अलग स्थानांतरण प्रभार निर्धारित करता है और वसूली की इकाई प्रति स्थानांतरण आधार पर निर्धारित की गई है। मौजूदा स्थिति के विपरीत, पत्तन ने पोतों की सभी श्रेणियों के लिए एकसमान स्थानांतरण प्रभार का प्रस्ताव किया है। इसने स्पष्ट किया है कि पीओएल पोतों से इतर पोतों के लिए स्थानांतरण प्रभार मौजूदा दरमान में लागू पाइलटेज शुल्क के 40 प्रतिशत पर निर्धारित किए गए हैं और यही दृष्टिकोण प्रस्तावित स्थानांतरण प्रभारों पर पहुंचने के समय अनुसरित किया गया है। वीपीटी द्वारा प्रेषित स्पष्टीकरण के आधार पर, स्थानांतरण प्रभार संशोधित पाइलटेज शुल्क पर वीपीटी द्वारा अनुसरित दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए पूर्ण रूप में निर्धारित किया गया है।

- (xxvii). पत्तन ने पाइलटेज और कार्गो परिवहन के असंलिप्त पोतों के शिपिंग संचलन के लिए अधिसूचित दरों पर 10 प्रतिशत अतिरिक्त लेवी शुरू करने का प्रस्ताव किया है परन्तु अन्य वाणिज्यिक गतिविधियों के लिए जैसे ड्रिलिंग रिग्स, सर्वे, आदि, पत्तन परिचालनों से असंबद्ध और जलयान यार्ड आदि जैसे अन्य संगठन के लिए किया जाता है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि पाइलटेज परिचालन और ड्रिलिंग रिग्स ढोने वाले, सर्वेक्षण गतिविधियों और शिपयार्ड परिचालनों के लिए संचलन उपलब्ध आंकड़ों के अनुसार कार्गो ढोने वाले पोतों के सामान्य परिचालन की अपेक्षा बहुत ज्यादा लिए जाते हैं और प्रस्तावित अतिरिक्त लेवी ज्यादा परिचालनात्मक समय के लिए शामिल अतिरिक्त लागतों की क्षतिपूर्ति के लिए है। पत्तन ने पोतों की इन श्रेणियों के लिए प्रस्तावित परिवर्धनात्मक लेवी को तर्कसंगत ठहराने के लिए कोई लागत गणना नहीं भेजी है। इसलिए, प्रस्तावित दर अनुमोदित नहीं की गई है।

- (xxviii). (क). पिछले प्रशुल्क आदेश में, इस प्राधिकरण ने निर्णय दिया था कि कम उत्पादकता के कारण बर्थ पर पोत के अति विराम के लिए अतिरिक्त बर्थ किराया की वसूली के मामले में पारदर्शिता रखने के लिए दरमान में स्पष्ट रूप से आउटपुट प्रतिमानकों के निर्धारण के लिए सिद्धांत निर्धारित करना उपयुक्त होगा और वीपीटी को सलाह दी गई थी कि वह उपयोक्ताओं के साथ विचार-विमर्श से आउटपुट प्रतिमानकों के निर्धारण के लिए सिद्धांत निर्धारित करने के लिए 30 सितम्बर 2006 तक एक उपयुक्त प्रस्ताव तैयार करे। ऐसे सिद्धांत निर्धारित किए जाने तक, कम निष्पादन के लिए दंडात्मक बर्थ किराया प्रावधान लागू करने के लिए लदाई/उतराई प्रतिमानकों के गणना की पद्धति पर निर्णय लेने के लिए पत्तन के अधिकारियों और ट्रेडों के प्रतिनिधियों की एक समिति की अनुमति देते हुए पिछले आदेश में अनुसूची 2.3.3 (1) (i) के अधीन टिप्पणी निर्धारित की गई थी।

पत्तन ने कम निष्पादन के लिए दंडात्मक बर्थ किराये की वसूली के लिए प्रशुल्क प्रस्ताव में मौजूदा टिप्पणी 2.3.3. (1) (i) और (ii) को हटाने का प्रस्ताव किया है। जब स्पष्टीकरण मांगा गया था तो पत्तन ने स्पष्ट किया था कि मौजूदा प्रावधान व्यापार के अनुरोध पर किया गया है और यह पूरी तरह से वीपीटी द्वारा लिया गया नीति निर्णय है। पत्तन द्वारा प्रतिवेदित स्थिति पर विश्वास करते हुए और स्वीकार करते हुए कि किसी भी उपयोक्ता/उपयोक्ता असोसिएशन ने मौजूदा खंड को हटाए जाने और मौजूदा टिप्पणी 2.3.3. (1) (i) और (ii) को हटाने के पत्तन के प्रस्ताव पर कोई आपत्ति व्यक्त नहीं की है इसलिए इसे स्वीकार किया गया है।

दरमान में उद्धरित कारणों से जलयान/पोतवणिक लदाई करने में विफल रहते हैं तो ऐसी स्थिति में बर्थ किराये के समकक्ष दंडात्मक बर्थ किराये की वसूल से संबंधित मौजूदा प्रावधान 2.3.3. (1) (iii) और (iv) में दिए गए हैं। ये प्रावधान पत्तन के प्रस्ताव के अनुसार जारी रहेंगे।

- (ख). विनिर्दिष्ट अवधि के बाद पोतों के अतिविराम के मामले में बर्थ किराया प्रभार के समकक्ष दंडात्मक बर्थ किराये की वसूली के लिए मौजूदा दरमान में प्रावधान किया गया है परन्तु बर्थ की मांग होनी चाहिए और अनुसूची 2.3.3. (2) (i) में उतराई/नौभरण परिचालकों के पूरा होने से 10 घंटे पहले वीपीटी द्वारा नोटिस दिया गया हो।

उक्त टिप्पणी के संदर्भ में, पत्तन द्वारा उद्धरित कारणों से कि दंडात्मक बर्थ किराया वसूल करने का मौजूदा प्रावधान पोत के अतिविराम के निरोधक के रूप में कार्य करने में अपर्याप्त है तो इस प्राधिकरण ने आदेश सं. टीएमपी/31/2008-वीपीटी दिनांक 12 फरवरी 2009 द्वारा यह प्रावधान अनुमोदित किया था कि 2.3.3 (2) (i) के अधीन निर्धारित दंडात्मक बर्थ किराया वसूल करने के 15 दिनों बाद भी यदि पोत का अतिविराम होता है तो ऐसी अधिक अवधि के लिए सामान्य बर्थ किराये के 5 गुना के समकक्ष दंडात्मक बर्थ किराया सामान्य किराया प्रभारों के अलावा प्रभार्य होगा।

पत्तन ने उक्त टिप्पणी को संशोधित करने और प्रस्तावित दरमान में टिप्पणी 2.3.3 (क) (ii) जो अभियंत्रिकृत प्रहस्तन प्रणाली पर लौह अयरस्क लादने में विफल रहने पर जलयान/पोतवणिकों पर आरोप्य दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार वसूल करने से संबंधित है, के संदर्भ में अनुमोदित प्रावधान लागू करने का अनुरोध किया है। दरमान में उद्धरित विशिष्ट कारणों से लौह/लौह गुट्टिकाओं के लिए जलयान/पोतवणिकों द्वारा विफल रहने के 15 दिनों के बाद पोत के अतिविराम के लिए दंडात्मक बर्थ किराये की वसूली के लिए अनुमोदित शर्त लागू करने के लिए औचित्य पत्तन द्वारा प्रस्ताव में स्पष्ट नहीं किया गया है। इसलिए, इस संबंध में यथास्थिति बनाए रखी गई है। अनुसूची 2.3.3. (2) (i) में निर्धारित वर्तमान टिप्पणी जिसे वीपीटी द्वारा हटाने का प्रस्ताव किया गया है को बनाए रखा गया है और आदेश दिनांक 12 फरवरी 2009 में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित प्रावधान अनुसूची 2.3.3. (2) के अधीन टिप्पणी (iii) रूप में निर्धारित किया गया है।

- (xxix). (क). पत्तन ने 'पोतांतरण' (जो बाद में पत्तन द्वारा 'अपटॉपिंग' रूप में संशोधित किया गया है)/ बाह्य हारबर में किन्हीं बर्थों में उतराई परिचालनों के लिए गैर-क्रैन बर्थ किराये का 50 प्रतिशत वसूल करने के लिए अनुसूची 2.3.4 के अधीन क्र.सं. 9 पर एक टिप्पणी शामिल करने का प्रस्ताव किया है।

- (ख). पत्तन ने विशाखा क्रॉफ्ट नियमों के अधीन कार्य बोटों के लिए बर्थ किराया प्रभार में 33 प्रतिशत रियायत देने के लिए क्र.सं. 10 में भी एक टिप्पणी का प्रस्ताव किया है।

- (ग). उपर्युक्त (क) के संबंध में, पत्तन ने स्पष्ट किया है कि अनुसूची 2.3.2 के अधीन मौजूदा दरमान में लौह अयरस्क पोतों (अभियांत्रिक प्रहस्तन), पीओएल पोतों और हिन्दुस्तान शिपयार्ड जेट्टी में बर्थ किए गए अवशिष्ट श्रेणी के पोतों, जेट्टी द्वार ड्रेजर ले, पत्तन जलमार्गों में कोई जेट्टी अथवा मूरिंग अथवा बर्थ/मूरिंगों/जेट्टी पर दूसरे पोत के समीप बर्थ किए गए पोतों के लिए बर्थ किराये का 50 प्रतिशत निर्धारित किया गया है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि टिप्पणी 9 में नए सिरे से प्रस्तावित प्रावधान को केवल उक्त मौजूदा प्रावधान के विस्तार के रूप में देखा जाना चाहिए जो मूलतः मूरिंगों/जेट्टियों की कुछ श्रेणियों और बर्थों/मूरिंगों के समीप बर्थ किए गए पोतों पर लागू है, जिसे बाजों के माध्यम से उतराई करने/ऊपर चढ़ाने के परिचालन के लिए मूरिंगों से इतर बाह्य हारबर में सभी अन्य बर्थों के लिए विस्तारित किए जाने का प्रस्ताव किया गया है।

उपर्युक्त (ख) के संबंध में, पत्तन ने स्पष्ट किया है कि प्रस्तावित छूट केवल कार्य बोटों के लिए है और वीपीटी द्वारा जारी किए गए लाइसेंस के अधीन पोतों को सेवा प्रदान करने के लिए जल बाजों, तेल बाजों जैसे पत्तन जलमार्गों में अन्य पोतों/क्रॉफ्टों के परिचालन के लिए नहीं है।

- (घ). बर्थ किराये के 50 प्रतिशत की वसूली के लिए मौजूदा प्रावधान जेट्टी, मूरिंग अथवा बर्थ/मूरिंग/जेट्टी के समीप बर्थ किए गए पोतों पर लागू है। वीपीटी द्वारा प्रेषित जवाब से अंतर्संबंध स्थापित नहीं किया जा सकता कि मूरिंग/जेट्टियों में 50 प्रतिशत बर्थ किराया वसूल करने के मौजूदा प्रावधान को मूरिंगों और जेट्टी से इतर किन्हीं अन्य बर्थों में बर्थिंग सुविधाएं प्राप्त करने वाले पोतों तक कैसे विस्तारित की जा सकती है।

दूसरी टिप्पणी के संबंध में यह भी स्पष्ट नहीं है कि कार्य बोटों के लिए लागत ढांचा पत्तन द्वारा लाइसेंसशुदा अन्य पोत/क्रॉफ्ट को ऑफर की गई सेवाओं की लागत से भिन्न कैसे है। यह विदित नहीं है कि बर्थ किराये की वसूली के प्रयोजन के लिए अन्य पोत/क्रॉफ्ट से कार्य बोट भिन्न क्यों होनी चाहिए। पत्तनों द्वारा प्रेषित स्पष्टीकरण संतोषजनक नहीं पाए गए हैं। इसलिए, क्र.सं. 9 और 10 पर प्रस्तावित टिप्पणियां अनुमोदित नहीं की गई हैं। किसी भी मामले में, इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरें अधिकतम दरें होती हैं और पत्तन न्यास यदि वे ऐसा चाहें तो अपने वाणिज्यिक विचार के आधार पर कम की गई दर लागू कर सकता है।

- (xxx). इस प्राधिकरण ने पिछला सामान्य संशोधन आदेश अनुमोदित करते समय वीपीटी को विशेष रूप से सलाह दी थी कि वे हारबर, उपलब्ध गहराई आदि के प्रोक्सिमिटी पर विचार करते हुए, इसे बर्थ किराये से जोड़े बिना, और अधिक युक्तियुक्त रोड स्टेड प्रभारों का प्रस्ताव लाया जाए। पत्तन ने मौजूदा प्रभारों को जारी रखने का प्रस्ताव किया है और उपयोक्ताओं की ओर से कोई विशिष्ट अनुरोध प्राप्त होने पर इस मद की समीक्षा करने के लिए सहमति प्रकट की है।
- (xxxi). पत्तन ने मंदर टैंकर से कच्चे तेल के पोतांतरण के लिए लंगरगाह शुल्क मौजूदा रु 20 प्रति टन से रु 16.50 प्रति टन पर कच्चे तेल/पीओएल उत्पादों के पोतांतरण/उतराई के लिए जलयान से तट स्थानांतरण हेतु प्रभारों को कम करने का प्रस्ताव किया है। जब पत्तन को दरों में प्रस्तावित कटौती के वित्तीय विवीक्षा को भेजने की सलाह दी गई थी तो इसने स्पष्ट किया था कि पीओएल उत्पादों और कच्चे तेल पर घाटशुल्क प्रभारों की कटौती पर वित्तीय प्रभाव इस मद के प्रभाव को प्रभावित करता है।
- (xxxii). वीपीटी ने प्रस्तावित दरमान में जिप्सम, मैथोल, व्यर्थ तेल और बायो डीजल के लिए घाटशुल्क दर शामिल करने का प्रस्ताव किया है।

जिप्सम के लिए घाटशुल्क दर इस आधार पर चूना पत्थर के बराबर प्रस्तावित की गई है कि दोनों कार्गो मदों के प्रहस्तन की कार्यप्रवृत्ति तुलनीय है। मैथोल के लिए घाटशुल्क दर रु 37 प्रति टन पर प्रस्तावित की गई है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि सीआईएफ के आधार पर और अन्य रसायन के लिए लागू 0.44 प्रतिशत पर वर्तमान में लागू मौजूदा यथामूल्य दर लागू करते हुए, यह रु 37/- प्रति टन परिगणित होता है जो प्रस्तावित दर के लिए आधार है। व्यर्थ तेल के लिए घाटशुल्क दर मौजूदा प्रावधान के अनुसार प्रस्तावित की गई है कि रु 1000/- प्रति टन तक और सहित के एफओबी/सीआईएफ मूल्यों वाले बिना गिने गए सामान रु 10/- प्रति टन की घाटशुल्क दर के साथ वसूल किए जाएंगे। बायो डीजल के लिए घाटशुल्क प्रभार पीओएल उत्पादों के बराबर निर्धारित किए जाने चाहिए। तथापि, इस पर्यावरणीय लाभदायक कार्गो को प्रोत्साहित करने के लिए, बायो डीजल के लिए घाटशुल्क दर रु 37.91 प्रति टन पर प्रस्तावित की गई है। प्रस्तावित घाटशुल्क दर से विपथन के लिए अंगीकृत आधार के बारे में वीपीटी द्वारा प्रेषित स्पष्टीकरण के आधार पर, चार नई कार्गो मदों के लिए वीपीटी द्वारा प्रस्तावित घाटशुल्क दरें अनुमोदित की गई हैं। संयोगवश, किसी भी उपयोक्ता/उपयोक्ता असोसिएशन ने इन कार्गो मदों के लिए शामिल किए जाने के लिए प्रस्तावित दर पर कोई आपत्ति नहीं उठाई है।

- (xxxiii). पत्तन ने आयात कार्गो के लिए निःशुल्क अवधि को मौजूदा 3 दिनों से पांच दिन करने का प्रस्ताव किया है और स्पष्ट किया है कि बढ़ाई गई निःशुल्क अवधि विभिन्न मंचों के अनुरोध के मददेनजर है। 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देश पत्तन न्यासों को निःशुल्क अवधि निर्धारित करने का अधिकार देते हैं। इसलिए, वीपीटी का प्रस्ताव स्वीकार किया गया है।

- (xxxiv). वीपीटी का मौजूदा दरमान विराम की लम्बी अवधि के लिए बढ़ाई गई दर के साथ 6 से 10 घंटों तक रु 5000 प्रति घंटा का विलंबशुल्क प्रभार निर्धारित करता है यदि कार्गो पोत/नौभरण से पोत तक कार्गो की उतराई के पूरा होने के बाद बाह्य हारबर में सामान्य कार्गो बर्थ से कार्गो को नहीं हटाया जाता है। वीपीटी ने प्रहस्तन परिचालन के पूरा होने के बाद सामान्य कार्गो बर्थ (जीसीबी) से नहीं हटाए गए कार्गो पर वर्तमान में लागू विलंबशुल्क प्रभारों को सभी बर्थों के लिए 20 जून 2010 से तदर्थ आधार पर अनुमोदित करने का अनुरोध किया है। वीपीटी ने निवेदन किया है कि ज्यादातर प्रहस्तन एजेंट उतराई/नौभरण के पूरा होने के बाद घाट से कार्गो की निकीस के लिए 24 घंटे या उससे भी अधिक समय लेते हैं। परिणामस्वरूप, अगला पोत जो उसी बर्थ में बर्थ किया गया होता है, लगभग एक दिन या उससे भी अधिक के लिए अपने कार्गो प्रहस्तन परिचालनों को शुरू करने में समर्थ नहीं होता है जिससे पतन के कार्यनिष्पादन पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ता है। चूंकि

प्रस्तावित प्रावधान निरोधक प्रकृति से ज्यादा प्रतीत होता है और घाट के सर्वोत्तम उपयोग का आशय है, इसलिए प्रस्तावित प्रावधान स्वीकार किया गया है। तथापि, अनुमोदन इस आदेश के कार्यान्वयन की तारीख से भावी प्रभाव से होगा।

(xxxv). (क). मौजूदा दरमान में बताया गया है कि बिना लाइसेंस के अधिग्रहण को अनाधिकृत अधिग्रहण माना जाएगा और ऐसी स्थिति में दोगुनी दरें वसूल की जाती हैं। पत्तन ने यह एक नोट शामिल करने का प्रस्ताव किया है कि जब कार्गो बिना आबंटन के स्टैक किया जाता है अथवा जब 15 दिन के अग्रिम नोटिस देने के बाद भी क्षेत्रों को खाली नहीं किया जाता है तो इसे अनाधिकृत अधिग्रहण माना जाएगा और पांच गुना लाइसेंस शुल्क साठ दिनों के बाद अनाधिकृत अधिग्रहण के लिए वसूल किया जाएगा।

चूंकि प्रस्तावित प्रावधान अनाधिकृत अधिग्रहण को हतोत्साहित करने के लिए है और लाइसेंस के नवीकरण के लिए आबंटियों पर अनुशासन अधिरोपित होगा, इसलिए प्रस्तावित टिप्पणी अनुमोदित की गई है। तथापि, यह स्पष्ट नहीं है कि केवल साठ दिनों के बाद ही अनाधिकृत अधिग्रहण के लिए ऐसा दंडात्मक प्रावधान लागू किया जाना चाहिए। टिप्पणी में आंशिक रूप से यह संशोधन किया गया है कि लाइसेंस शुल्क निर्धारित शुल्क के पांच गुना पर वसूल किया जाएगा और प्रस्तावित टिप्पणी से शब्दावली “साठ दिनों से अधिक के अनाधिकृत अधिग्रहण के लिए” को हटा दिया गया है।

(ख). वीपीटी ने निधियों की कमी के मद्देनजर लाइसेंस के नवीकरण में विलंब के लिए ब्याज की वसूली का प्रस्ताव किया है। वीपीटी ने स्पष्ट किया है कि सामान्य टिप्पणी सामान्य वित्तीय सिद्धांतों के अनुसार है, जहां ब्याज प्रभार्य होता है यदि बिलों का भुगतान समय पर नहीं किया जाता है। वीपीटी द्वारा प्रेषित जवाब संतोषजनक नहीं है। जब लाइसेंस का नवीकरण विलंबित किया जाता है तो इसे अनाधिकृत अधिग्रहण माना जाएगा। अनाधिकृत अधिग्रहण के लिए लाइसेंस शुल्क के दो गुना/पांच गुना पर लाइसेंस शुल्क की वसूली के लिए प्रावधान पहले से निर्धारित हैं। इसलिए, लाइसेंस के नवीकरण में विलंब के लिए ब्याज की वसूली हेतु प्रस्तावित टिप्पणी को अनुमोदित किए जाने की जरूरत नहीं है। तथापि, यदि वीपीटी विशेष कारणों से इस प्रभार से छूट देना चाहता है तो वह अपने पास पहले से उपलब्ध विवेकाधिकार पर ऐसा कर सकता है।

(xxxvi). इस मामले की कार्यवाही के दौरान, विशाखापत्तनम स्टीवडोर्स असोसिएशन (वीएसए) ने बताया है कि निकर्षण और कार्गो के लिए स्लपेज प्रभार, वैगनों को नुकसानों के लिए प्रभार और आंतरिक हारबर बर्थों में कार्गो की निकासी नहीं करने पर दंडात्मक प्रभार (विलंबशुल्क) के संदर्भ में वीपीटी द्वारा कुछ अनाधिकृत बिलिंग के कारण उन्हें शिकायत थी। मई 2006 में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित वीपीटी का दरमान घाट से नहीं हटाए गए कार्गो पर विलंबशुल्क प्रभार निर्धारित करता है। दरमान में कार्गो के स्लपेज के लिए कोई प्रभार या वैगनों को नुकसान के लिए प्रभार निर्धारित नहीं किए गए हैं। पत्तन ने विशिष्ट सलाह के बावजूद प्रशुल्क व्यवस्था स्पष्ट नहीं की है जिसके अधीन पत्तन द्वारा ऐसी लेवी वसूल की जा रही है। संविधि यह अपेक्षा करती है कि महापत्तन न्यास/वहां पर निजी टर्मिनल परिचालक उन दरों की वसूली के लिए इस प्राधिकरण की मंजूरी प्राप्त करें जो अधिनियम की धारा 42 में सूचीबद्ध हैं। पत्तन को सलाह दी जाती है कि तदर्थ आधार पर ऐसे प्रभारों की वसूली रोकी जाए जिसके लिए इस प्राधिकरण की मंजूरी प्राप्त नहीं की गई है अथवा प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.17.1 से 2.17.3 के अनुपालन में नहीं हैं। यदि दरमान के प्रावधान के परे कोई प्रभार वसूल किए जाते हैं तो इसे वापस किए जाने की व्यवस्था करनी होगी।

(xxxvii). वीपीटी के मौजूदा दरमान की वैधता पिछली बार 30 सितम्बर 2010 तक विस्तारित की गई थी। पत्तन को इस आदेश में अनुमोदित संशोधित दरमान के कार्यान्वयन तक मौजूदा प्रशुल्क वसूल करने की अनुमति जारी रखी गई है। संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश तीन वर्षों का प्रशुल्क वैधता चक्र निर्धारित करते हैं। जैसाकि पहले ही उल्लेख किया गया है कि इस विश्लेषण में सुविचारित लागत स्थिति दो वर्षों अर्थात् 2011-12 और 2012-13 के लिए है, इसलिए निर्धारित प्रशुल्क इस वैधता अवधि के लिए होगा। इस विश्लेषण के प्रयोजन के लिए सुविचारित वित्तीय स्थिति केवल 31 मार्च 2013 के लिए है, इसलिए संशोधित दरमान की वैधता भी 31 मार्च 2013 को समाप्त हो जाएगी।

20.1. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से, समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण **अनुलग्नक-II** रूप में संलग्न वीपीटी का संशोधित दरमान अनुमोदित करता है।

20.2. प्रशुल्क दिशानिर्देश विनिर्दिष्ट करते हैं कि इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित प्रशुल्क राजपत्र में आदेश की अधिसूचना के 30 दिन बाद से प्रभावी होगा और 31 मार्च 2013 तक प्रभावी रहेगा। प्रदान किया गया अनुमोदन उसके बाद स्वतः ही समाप्त हो जाएगा जब तक कि इस प्राधिकरण द्वारा विशेष रूप से विस्तार प्रदान नहीं किया जाता है।



20.3. वीपीटी का प्रशुल्क पत्तन द्वारा प्रेषित सूचना पर विश्वास करते हुए और इस विश्लेषण में यथा स्पष्ट किए गए अनुमानों के आधार पर निर्धारित किया गया है। यदि इस प्राधिकरण को निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि के दौरान किसी भी समय ऐसा लगता है कि वास्तविक स्थिति सुविचारित अनुमानों से काफी भिन्न है अथवा यहां स्वीकार किए गए अनुमानों से विपथन है तो यह प्राधिकरण वीपीटी से यह अपेक्षा कर सकता है कि वह अपने प्रशुल्क की समीक्षा के लिए समय से पहले प्रस्ताव दाखिल करे और संशोधित प्रशुल्क में ऐसी भिन्नताओं के कारण प्रोद्भूत हुए लाभ को पूर्णतः समायोजित किया जाएगा।

20.4. इस संबंध में, वीपीटी से अनुरोध है कि वर्ष की प्रत्येक तिमाही अर्थात् प्रत्येक वर्ष के 30 जून, 30 सितम्बर, 31 दिसम्बर और 31 मार्च को समाप्त अवधि के पूरा होने के 15 दिनों के भीतर वास्तविक प्रत्यक्ष और वित्तीय निष्पादन की एक रिपोर्ट प्रेषित की जाए। ऐसी रिपोर्टें उसी प्रारूप में दाखिल करनी होंगी जिसमें प्रशुल्क प्रस्तावों के लिए लागत विवरण दाखिल किए जाते हैं। रिपोर्ट के साथ प्रमाणी प्रशुल्क निर्धारित करते समय विश्वास किए गए अनुमानों से भिन्नता के कारण भी बताएं। यदि दो लगातार तिमाही अवधि के लिए वास्तविकताओं और अनुमानों के बीच (+)/(-) 20 प्रतिशत की भिन्नता पाई जाती है तो टीएएमपी वीपीटी को अनुसूचित समीक्षा के लिए अपना प्रस्ताव प्रस्तुत करने के लिए कह सकता है। यदि वीपीटी टीएएमपी द्वारा विनिर्दिष्ट की जाने वाली समय सीमा के भीतर प्रशुल्क प्रस्ताव दाखिल करने में विफल रहता है तो प्रशुल्क की समीक्षा के लिए यह प्राधिकरण अपनी ओर से कार्यवाही शुरू करेगा।

रानी जाधव, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/4/143/10-असा.]

समस्त प्रत्यक्ष के लिए विरासतपतन पत्तन न्याय का समेकित समस्त विवरण

अनुलम्ब - I (क)

कम लागत में

Sr.No.	विवरण	वीपीटी द्वारा कम प्रेषित वास्तविक बांझें				वीपीटी प्रशुल्क पर वीपीटी द्वारा प्रेषित अनुमान				टीएएमपी द्वारा संशोधित वीपीटी के अनुमान		
		2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13		2010-11	2011-12	2012-13
	वीपीटी वर्षों से यातायात (एनटीपीए से)	528.45	590.12	579.21	573.97	571.90	615.00	685.60		578.67	615.00	685.60
I	परिचालन आय											
	(I) कार्गो प्रवाहन/कंटेनर प्रवाहन आय	27126.57	28214.50	27451.23	29035.25	28578.59	30041.09	36095.84		31470.97	32730.30	38224.77
	(II) पोत संचालन आय	16022.66	17359.86	18462.24	20367.50	20106.01	22836.01	22078.46		20532.38	23269.62	22523.47
	(III) रेलवे आय	7038.68	8374.12	8852.80	10449.77	9644.38	10180.89	11031.91		9644.38	10180.89	11031.91
	(IV) सड़क आय	2851.01	2193.69	3520.82	3913.24	3763.86	3763.86	3763.86		3905.54	3974.79	4383.42
	(V) विभिन्न सार्वजनिक आय	265.19	278.42	366.93	362.64	558.92	558.92	558.92				
	कुल परिचालन आय (I से V)	53304.11	56420.59	58654.02	64128.41	62651.76	67380.77	73528.98		65553.28	70155.60	76163.57
II	परिचालन लागत (मुद्रादास अतिरिक्त)											
	(I) कार्गो प्रवाहन और प्रवाहन	5248.89	5611.90	7138.01	7731.32	8272.47	8740.01	9099.40		8341.82	8747.14	9132.32
	(II) प्रवाहन और गोदी सुविधाएं	5625.01	6680.37	6835.18	9143.82	11057.47	12459.71	12922.11		10887.80	12112.75	12547.79
	(III) रेलवे गतिविधि	3536.50	3775.49	4426.45	6006.96	6377.93	6742.84	7055.11		6348.03	6615.68	6933.02
	(IV) सड़क गतिविधि	911.42	1027.76	1391.53	1393.34	1468.91	1544.85	1596.54		1468.73	1542.21	1620.08
	कुल परिचालन लागत (I से IV)	15321.83	17095.52	19791.17	24275.43	27176.77	29487.42	30673.16		27046.37	29017.78	30233.20
III	न्यूनतम	3008.63	3085.65	3114.38	3253.99	3450.48	4449.91	5120.83		3450.48	4449.91	5121.93
IV	प्रमाण और सामान्य प्रशासन उपरिचय	18330.46										
	कुल परिचालन लागत	6048.40	7752.14	10556.39	9269.96	9501.12	10020.49	10981.19		9873.45	10824.31	11231.30
V	परिचालन अधिरोप/बाटा (I) - (II) - (III) - (IV)	24378.86	27933.32	33461.95	36799.37	40128.37	43957.82	46775.18		40370.34	44292.00	46586.44
		28925.25	28487.28	25192.07	27329.04	22523.39	23422.95	26753.81		25182.94	25863.60	29577.13
VI	क्षित और क्षिति आय (एफएमपी)	1565.63	1711.70	2063.35	2929.09	1158.74	1135.88	1193.73		1660.74	1660.74	1660.74
VII	क्षित और क्षिति व्यय (एफएमपी)	12307.05	11953.55	13210.97	15465.82	16387.66	16591.54	17464.94		16205.30	16341.19	17139.94
VIII	एफएमपी घटाव एफएमपी (VII) - (VI)	-10741.42	-10241.85	-11147.62	-12536.73	-15228.92	-15455.66	-16271.21		-14544.56	-14680.45	-15479.20
IX	अधिकृत व्याज और टैक्स से पहले (V) - (VIII)	18183.83	18245.43	14044.46	14792.31	7294.47	7967.29	10482.60		10638.38	11183.15	14097.93
X	निर्धारित पुंजी	74082.43	72561.56	77946.76	78408.78	80959.00	108117.43	135033.77		73141.93	99072.92	131093.82
XI	आरंभिकीय - अधिकृत स्वीकार्य (15% / 6.35%)	11112.36	10884.23	12471.48	12545.63	12951.181	17296.799	21507.27		11538.71	15693.02	20821.71
XII	कमता उपरिचय	96.38	105.64	102.70	105.26	104.23	92.20	71.14		104.23	92.20	71.14
XIII	कमता उपरिचय के लिए समायोजित आरंभिकीय	11112.36	10884.23	12471.48	12545.63	12951.18	17296.80	21507.27		11538.71	15693.02	20821.71
XIV	निवल अधिरोप/बाटा (IX) - (XIII)	7071.46	7361.19	1572.97	2246.68	-5656.71	-9329.51	-11024.67		-900.33	-4509.87	-6723.78
XV	इस प्रमाण्य चक्र में पूर्व अवधि अधिकृत का समायोजन						0				4987.066	4987.066
XVI	पूर्व अधिकृत के समायोजन के बाद निवल अधिरोप/बाटा						-9329.51	-11024.67			477.20	-1736.71
XVII	परिचालन आय के प्रतिशत रूप में निवल अधिरोप/बाटा (XIV/XI प्रतिशत में)	13.27%	13.05%	2.68%	3.50%	-9.03%	-13.85%	-14.99%		-1.37%	0.68%	-2.28%
XVIII	वर्ष 2011-12 से 2012-13 के लिए औसत निवल अधिरोप/बाटा						-12.62%				-0.80%	

रेलवे और सड़क गतिविधि में असाधारण लागत विवरण

I.	अर्थ (सारांश बजट में आय और व्यय का मापन) अथवा अथवा I (i + ii) में यथा अनुमानित								2011-12	2012-12
									55999.92	60748.24
ii.	प्रधान सार्वजनिक सेवा अनुसूचित विवरण अधिनियम (अथवा XVI)								477.199	-1736.714
iii.	घटाय रेलवे गतिविधि में प्रदर्शित विवरण घटा								-4485.34	-4056.73
iv.	घटाय अन्य गतिविधि में यथा प्रदर्शित विवरण घटा								-216.25	-271.05
v.	रेलवे और सड़क गतिविधि में असाधारण विवरण अधिनियम								5178.79	2591.07
vi.	विवरण अधिनियम/घटाय परिचालन आय में प्रदर्शित रूप में								9.25%	4.27%
vii.	औसत विवरण अधिनियम/घटाय वर्ष 2011-12 से 2012-13 के लिए								6.76%	

अनुलग्नक - I (ख)

कार्गो ग्रहस्तन गतिविधि के लिए लागत विवरण

रु० लाखों में

क्र.सं.	विवरण	वास्तविक	सौजूदा प्रमुख पर बीपीटी द्वारा प्रेषित अनुमान				टीएफपी द्वारा संशोधित बीपीटी के अनुमान		
		2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13	
	ग्रहस्तित यातायात (लाख टनो मे)	573.97	571.90	615.00	685.60	578.67	615.00	685.60	
I	परिचालन आय	29040.72	28578.59	30041.09	36095.84	31470.97	32730.30	38224.77	
II	परिचालन व्यय								
	(i) देतन और मजदूरी	3964.24	4241.72	4542.88	4865.39	4308.66	4481.13	4649.61	
	(ii) बिजली	1073.70	1114.27	1156.17	1199.65	1114.27	1156.17	1199.65	
	(iii) ईंधन	60.08	62.67	65.03	67.48	62.67	65.03	67.48	
	(iv) मरमतें और अनुसंधान	1109.19	1236.62	1283.17	1331.38	1246.32	1379.00	1589.29	
	(v) निकर्षण	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
	(vi) अन्य	922.63	956.74	992.69	1030.01	956.74	992.69	1030.01	
	(vii) तिमाहियों मे व्यय	601.48	660.45	700.07	605.49	653.16	673.11	596.28	
	कुल	7731.32	8272.47	8740.01	9099.40	8341.82	8747.14	9132.32	
III	मूल्यहास	853.02	967.23	1,295.84	1,591.95	967.23	1,295.84	1,591.95	
		8584.34	9239.70	10035.86	10691.35				
IV	प्रबन्धन और सामान्य उपरिचय्यो का आबंटित हिस्सा	4063.41	4207.70	4417.98	4719.33	4372.61	4772.38	4826.82	
V	परिचालन अधिशेष/घाटा (I) - (II) - (III) (IV)	16392.97	15131.19	15587.25	20685.15	17789.31	17914.93	22673.68	
VI	एफएमआई का आबंटित हिस्सा	1393.30	563.10	548.68	575.39	807.06	807.06	807.06	
VII	एफएमई का आबंटित हिस्सा	5458.06	5604.17	5552.32	5879.02	5541.81	5468.54	5769.62	
VIII	एफएमई घटाव एफएमआई (VII) - (VI)	4064.76	5041.07	5003.64	5303.63	4734.75	4661.48	4962.56	
IX	अधिशेष/घाटा (V) - (VIII)	12328.21	10090.12	10583.61	15381.53	13054.56	13253.45	17711.12	
X	गतिविधि के लिए नियोजित पूंजी	20993.15	23068.02	29497.01	35039.42	21791.89	27858.52	33359.09	
XI	आरुओसीई	3358.90	3690.88	4719.52	5606.31	3486.70	4457.36	5337.45	
XII	क्षमता उपयोगिता (%)	87.82	95.21	75.91	76.91	95.21	75.91	76.91	
XIII	क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित आरुओसीई	3358.90	3690.88	4719.52	5606.31	3486.70	4457.36	5337.45	

XIV	निवल अधिशेष/घाटा (IX) - (XIII)	8969.30	6399.24	5864.09	9775.22	9567.85	8796.09	12373.66
XV	इस प्रशुल्क चक्र में पूर्व अवधि के अधिशेष का समायोजन						3030.95	3030.95
XVI	पूर्व अधिशेष के समायोजन के बाद निवल अधिशेष/घाटा						11827.03	15404.61
XVII	परिचालन आय के प्रतिशत रूप में निवल अधिशेष/घाटा (XIV/I प्रतिशत में)	30.89%	22.39%	19.52%	27.08%	30.40%	36.13%	40.30%
XVIII	वर्ष 2011-12 से 2012-13 के लिए औसत निवल अधिशेष/घाटा		23.00%				38.22%	

अनुलानक - I (ग)

मुख्य कार्यों प्रहस्तन गतिविधि के अधीन पीओएल प्रहस्तन गतिविधि के लिए लागत विवरण

रु० लाखों में

क्र.सं.	विवरण	वार्षिक	मौजूदा प्रशुल्क पर बीपीटी द्वारा प्रेषित अनुमान				टीएमपी द्वारा संशोधित बीपीटी के अनुमान		
		2009-10	2010-11	2011-12	2012-13		2010-11	2011-12	2012-13
	प्रहस्तन यातायात (लाख टन में)	182.90	180.00	181.00	189.00		180.00	181.00	189.00
I	परिचालन आय	8079.72	8709.00	8913.00	9455.00		11295.60	11499.60	12041.60
II	परिचालन व्यय								
	(i) वेतन और मजदूरी	751.04	794.46	794.16	799.18		807.00	783.36	763.73
	(ii) बिजली	0.00	0.20	0.21	0.22		0.20	0.21	0.22
	(iii) ईंधन	4.24	4.45	4.32	4.20		4.45	4.32	4.20
	(iv) मरम्मत और अनुसंधान	72.41	97.69	101.37	105.17		98.45	108.94	125.55
	(v) निकषण	0.00	0.00	0.00	0.00		0.00	0.00	0.00
	(vi) अन्य	17.12	17.42	17.11	16.84		17.42	17.11	16.84
	(vii) सिमाहिमो मे व्यय	113.95	123.70	122.38	99.46		123.70	119.80	99.46
	कुल	958.77	1037.92	1039.55	1025.07		1051.23	1033.74	1010.00
III	मृत्युदंड	59.67	74.78	102.41	405.70		74.78	102.41	405.70
IV	प्रबंधन और सामान्य उपरिचय का आबंटित हिस्सा	503.91	527.93	525.48	531.64		548.62	567.63	543.75
V	परिचालन अधिशेष/घाटा (I) - (II) - (III) - (IV)	6557.38	7068.37	7245.56	7492.59		9620.98	9795.82	10082.15
VI	एफएमआई का आबंटित हिस्सा	231.11	96.95	94.57	94.63		138.96	138.96	138.96
VII	एफएमई का आबंटित हिस्सा	867.71	915.53	844.86	841.50		905.35	832.11	825.84
VIII	एफएमई घटाव एफएमआई (VII) - (VI)	636.60	818.58	750.28	746.87		766.39	693.15	686.89
IX	अधिशेष/घाटा (V) - (VIII)	5920.78	6249.79	6495.28	6745.72		8854.59	9102.67	9395.26
X	गतिविधि के लिए नियोजित पूंजी	1937.24	2314.20	3307.88	3523.69		2186.18	3124.14	3354.71
XI	आरओसी - अधिकतम स्वीकार्य	309.96	370.27	529.26	563.79		349.79	499.86	536.75
XII	क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित आरओसी	309.96	370.27	529.26	563.79		349.79	499.86	536.75
XIII	निवल अधिशेष/घाटा (IX) - (XII)	5610.82	5879.52	5966.02	6181.93		8504.80	8602.81	8858.51
XIV	परिचालन आय के प्रतिशत रूप में निवल अधिशेष/घाटा (XIII/I प्रतिशत में)	69.44%	67.51%	66.94%	65.38%		75.29%	74.81%	73.57%
XV	वर्ष 2011-12 से 2012-13 के लिए औसत निवल अधिशेष/घाटा		66.61%				74.19%		

## अनुलग्नक - I (घ)

## पोत संबंधित गतिविधि के लिए लागत विवरण

₹0 लाखों में

क्र.सं.	विवरण	वास्तविक	नौजूदा प्रशुल्क पर बीपीटी द्वारा प्रेषित अनुमान				टीएमपी द्वारा संशोधित बीपीटी के अनुमान		
		2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13	
I	परिचालन आय	20650.90	20597.03	23327.03	22569.48	20532.38	23269.62	22523.47	
II	परिचालन व्यय								
	(i) वेतन और मजदूरी	4106.32	4393.78	4705.64	5039.73	4492.89	4688.02	4864.30	
	(ii) बिजली	400.67	415.73	431.35	447.60	415.73	431.35	447.60	
	(iii) ईंधन	1045.42	1084.72	1125.50	1167.83	1084.72	1125.50	1167.83	
	(iv) मरम्मतें और अनुरक्षण	589.09	611.24	634.19	658.06	616.03	681.56	785.54	
	(v) निरुपेक्षा	1070.05	726.32	753.63	781.97	726.32	753.63	781.97	
	(vi) अन्य	1625.31	3488.63	4452.13	4517.92	3215.05	4082.97	4191.55	
	(vii) तिमाहियों में व्यय	306.96	337.05	357.27	309.00	337.05	349.72	309.00	
	कुल	9143.82	11057.47	12459.71	12922.11	10887.80	12112.75	12547.79	
III	मूल्यहास	1767.25	1804.05	2376.89	2676.42	1804.05	2376.89	2677.53	
IV	प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय का आबंटित हिस्सा	2266.88	2455.30	2668.91	2838.03	2551.53	2883.00	2902.68	
V	परिचालन अधिशेष/घाटा (I) – (II) – (III) – (IV)	7472.96	5280.21	5821.53	4132.91	5289.01	5896.98	4395.48	
VI	एफएमआई का आबंटित हिस्सा	931.07	368.95	369.02	388.59	528.79	528.79	528.79	
VII	एफएमई का आबंटित हिस्सा	6077.94	6634.46	6795.72	7134.14	6560.63	6693.18	7001.38	
VIII	एफएमई घटाव एफएमआई (VII) – (VI)	5146.87	6265.51	6426.70	6745.55	6031.85	6164.40	6472.60	
IX	अधिशेष/घाटा (V) – (VIII)	2326.09	-985.30	-605.18	-2612.64	-742.84	-267.41	-2077.12	
X	गतिविधि के लिए नियोजित पूंजी	37790.77	37940.31	55680.32	77619.10	35039.50	52105.95	79328.36	
XI	आरओसीई	6046.52	6070.45	8908.85	12419.06	5606.32	8336.95	12692.54	
XII	क्षमता उपयोगिता	105.26	104.23	92.20	71.14	104.23	92.20	71.14	
XIII	क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित आरओसीई	6046.52	6070.45	8908.85	12419.06	5606.32	8336.95	12692.54	
XIV	निवल अधिशेष/(घाटा) (IX) – (XIII)	-3720.44	-7055.75	-9514.03	-15031.70	-6349.16	-8604.36	-14769.66	
XV	इस प्रशुल्क चक्र में पूर्व अवधि के अधिशेष का समायोजन				0.00	0.00	1956.12	1956.12	
XVI	पूर्व अधिशेष के समायोजन के बाद निवल अधिशेष/(घाटा)				-15031.70	-6349.16	-6648.25	-12813.54	
XVII	परिचालन आय के प्रतिशत रूप में निवल अधिशेष/(घाटा) (XIV/I प्रतिशत में)	-18%	-34%	-41%	-67%	-31%	-29%	-57%	
XVIII	वर्ष 2011-12 से 2012-13 के लिए औसत निवल अधिशेष/ घाटा			-47.21%			-42.73%		

## रेलवे गतिविधि के लिए लागत विवरण

रु. लाखों में

क्र.सं.	विवरण	वास्तविक	मौजूदा प्रणालि पर बीपीटी द्वारा प्रेषित अनुमान				टीएएमपी द्वारा संशोधित बीपीटी के अनुमान		
		2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13	
I	परिचालन आय-								
	(i) होलेज	2521.91	2514.00	2514.00	2562.00	2514.00	2514.00	2562.00	
	(ii) साइडिंग प्रभार	1942.63	1881.46	1881.46	1881.46	1881.46	1881.46	1881.46	
	(iii) टर्मिनल प्रभार	5636.69	4918.92	5455.43	6258.45	4918.92	5455.43	6258.45	
	(iv) अन्य (स्टाफ प्रभार)	348.55	330.00	330.00	330.00	330.00	330.00	330.00	
	कुल	10449.77	9644.38	10180.89	11031.91	9644.38	10180.89	11031.91	
II	प्रत्यक्ष परिचालन व्यय								
	(i) लोकोमोटिव और रैगनों का परिचालन और अनुस्वण	2535.91	2662.93	2794.22	2932.65	2633.03	2675.20	2810.56	
	(ii) पीएम मार्गों, सिग्नलों और अंतर लाइनिंग का अनुस्वण	700.71	743.02	788.56	837.10	743.02	788.56	837.10	
	(iii) यार्डों, साइडों आदि का परिचालन और अनुस्वण	717.29	755.07	795.39	838.08	755.07	795.39	838.08	
	(iv) प्रवासन एवं सामान्य व्यय	1721.93	1853.33	1979.28	2113.96	1853.33	1979.28	2113.96	
	(v) तिमाहियों में व्यय	331.12	363.58	385.39	333.32	363.58	377.25	333.32	
	कुल	6006.96	6377.93	6742.84	7055.11	6348.03	6615.68	6933.02	
III	मूल्यहास	395.23	428.86	519.51	544.78	428.86	519.51	544.78	
IV	प्रबंधन और सामान्य उपरिचालन का आबंटित हिस्सा	2501.36	2538.61	2654.74	2823.73	2638.11	2867.70	2888.04	
		8903.55	9345.41	9917.10	10423.62	9415.00	10002.89	10365.84	
V	परिचालन अक्षिरोध/घाटा (I) - (II) - (III) - (IV)	1546.23	298.98	263.80	608.29	229.38	178.01	666.07	
VI	एफएमआई का आबंटित हिस्सा	447.74	170.58	165.46	174.24	244.48	244.48	244.48	
VII	एफएमई का आबंटित हिस्सा	2951.22	3151.29	3247.32	3406.33	3116.22	3198.32	3342.95	
VIII	एफएमई घटाव एफएमआई (VII) - (VI)	2503.48	2980.71	3081.86	3232.10	2871.74	2953.84	3098.47	
IX	अक्षिरोध/घाटा (V) - (VIII)	-957.25	-2681.73	-2818.06	-2623.80	-2642.36	-2775.84	-2432.40	
X	गतिविधि के लिए नियोजित पूंजी	9993.15	10416.62	13522.23	13130.35	7716.65	10684.38	10152.11	
XI	आरजेसीई - अधिकतम स्वीकार्य	1598.90	1666.66	2163.56	2100.86	1234.66	1709.50	1624.34	
XII	क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित आरजेसीई	1598.90	1666.66	2163.56	2100.86	1234.66	1709.50	1624.34	
XIII	निवल अक्षिरोध/(घाटा) (IX) - (XII)	-2556.16	-4348.39	-4981.62	-4724.66	-3877.02	-4485.34	-4056.73	
XIV	परिचालन आय के प्रतिशत रूप में निवल अक्षिरोध/(घाटा) (XIII/I प्रतिशत में)	-24.46%	-35.31%	-54.30%	-55.36%	-40.20%	-44.06%	-36.77%	
XV	वर्ष 2011-12 से 2012-13 के लिए औसत निवल अक्षिरोध/घाटा			-48.3%			-40.41%		

अनुलग्नक - I (घ)

संपदा गतिविधि के लिए लागत विवरण

₹ लाखों में

क्र.सं.	विवरण	वार्षिक	बीजूदा प्रमुख पर बीपीटी द्वारा प्रेषित अनुमान				टीएफवी द्वारा संशोधित बीपीटी के अनुमान		
		2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13	
I	परिचालन आय								
	(i) भूमि से किराया	3479.67	3455.00	3455.00	3455.00	3455.00	3524.10	3932.58	
	(ii) बाहर के कार्यालयों के लिए उपलब्ध कराए गए स्थान से किराया	13.94	7.30	7.30	7.30	7.30	7.45	7.59	
	(iii) वसूलीयोग्य प्रभार	422.10	360.96	360.96	360.96	360.96	360.96	360.96	
	(vi) विविध आय	71.30	8.50	8.50	8.50	82.28	82.28	82.28	
	कुल	3987.02	3831.76	3831.76	3831.76	3905.54	3974.79	4383.42	
II	प्रत्यक्ष व्यय								
	(i) संपदा अनुकूलन (तिनाहियों में व्यय अतिरिक्त)	1081.27	1131.57	1185.15	1241.58	1134.14	1210.50	1309.83	
	(ii) प्रशासन और सामान्य व्यय	186.30	199.24	213.32	228.36	196.50	188.41	183.65	
	(iii) तिनाहियों में व्यय	125.77	138.10	146.38	126.61	138.10	143.29	126.61	
	कुल	1393.34	1468.91	1544.85	1596.54	1468.73	1542.21	1620.08	
III	मूल्यहास	238.49	250.34	257.67	307.67	250.34	257.67	307.67	
IV	प्रभुधन और सामान्य उपरिव्ययों का आबंटित हिस्सा	438.30	299.50	278.86	600.10	311.24	301.23	613.77	
		2070.13	2018.75	2081.38	2504.31	2030.31	2101.11	2541.52	
V	परिचालन अतिरिक्त/घाटा (I) – (II) - (III) - (IV)	1916.89	1813.01	1750.38	1327.45	1875.23	1873.68	1841.90	
VI	एफएम्आई का आबंटित हिस्सा	156.98	56.11	52.71	55.51	80.42	80.42	80.42	
VII	एफएम्आई का आबंटित हिस्सा	978.60	997.74	996.18	1045.44	986.64	981.15	1025.99	
VIII	एफएम्आई घटाव एफएम्आई (VII) - (VI)	821.62	941.63	943.46	989.93	906.22	900.73	945.57	
IX	अतिरिक्त/घाटा (V) + (VIII)	1095.27	871.38	806.91	337.52	969.01	972.95	896.33	
X	गतिविधि के लिए नियोजित पूंजी	9631.70	9534.05	9417.87	9244.90	8593.88	8424.07	8254.26	
XI	आरक्षोसीई – अधिकतम स्वीकार्य	1541.07	1523.19	1504.87	1476.34	1211.02	1189.20	1167.38	
XII	क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित आरक्षोसीई	1541.07	1523.19	1504.87	1476.34	1211.02	1189.20	1167.38	
XIII	निवल अतिरिक्त/(घाटा) (IX) - (XII)	-445.80	-651.81	-697.96	-1138.82	-242.00	-216.25	-271.05	
XIV	परिचालन आय के प्रतिशत रूप में निवल अतिरिक्त/(घाटा) (XIII/I प्रतिशत में)	-11.2%	-17.0%	-18.2%	-29.7%	-6.2%	-5.4%	-6.2%	
XV	वर्ष 2011-12 से 2012-13 के लिए औसत निवल अतिरिक्त/घाटा			-21.6%			-5.81%		

**विशाखापत्तनम पत्तन न्यास****दरमान****खंड 1****1.1. परिभाषाएं – सामान्य**

इस दरमान में, जब तक कि संदर्भ अन्यथा अपेक्षा नहीं करता हो, निम्नलिखित परिभाषाएँ लागू होंगी:-

- (1). "तटीय पोत" अर्थात् सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया पोत।
- (2). "कोल्ड मूव" अर्थात् पोत के इंजन की पॉवर के बिना।
- (3). "दिवस" का अर्थ दिन के प्रातः 6:00 बजे से शुरू होकर अगले दिन के प्रातः 6:00 बजे को समाप्त अवधि होगी।
- (4). "विदेशगामी पोत" अर्थात् तटीय पोत के अलावा कोई पोत।
- (5). "सप्ताह" का अर्थ 7 दिनों की अवधि होगी।
- (6). "किरायेदार" अर्थात् पत्तन का कोई भी उपकरण उपयोग करने वाले पत्तन के सभी उपयोक्ता।
- (7). "माह" अर्थात् कैलेंडर माह।
- (8). "पीओएल" अर्थात् पेट्रोलियम, तेल और ल्यूबरिकेंट्स और केवल पोत संबंधित प्रभारों की वसूली के प्रयोजन के लिए, इसमें एलपीजी पोत भी शामिल होंगे।
- (9). पोत संबंधित प्रभारों (मछली पकड़ने वाले पोतों के अलावा) की वसूली के प्रयोजन के लिए, "अवशिष्ट श्रेणी" का अर्थ लौह अयस्क तथा गुडिटकाओं (अभियांत्रिक प्रहस्तन) से अन्यत्र पोत और पीओएल पोत होंगे।
- (10). "एसटीएस" प्रभार अर्थात् जलयान से जलयान स्थानांतरण प्रभार।

**1.2. सामान्य निबंधन और शर्तें**

- (1). पोत की हैसियत, सीमाशुल्क अथवा नौवहन महानिदेशक द्वारा जैसा इसका प्रमाणीकरण किया गया हो, यह निर्णय लेने के लिए प्रासंगिक कारक है कि पोत संबंधी प्रभारों की वसूली के प्रयोजन के लिए पोत 'तटीय' अथवा 'विदेशगामी'; और, कार्गो की प्रकृति अथवा इसके मूल की इस प्रयोजन के लिए कोई प्रासंगिकता नहीं होगी।
- (2). (i). सामान्य व्यापार लाइसेंस वाले भारतीय ध्वज का विदेशगामी पोत सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित किया जा सकता है।  
(ii). विदेशी ध्वज वाला विदेशगामी पोत नौवहन महानिदेशक द्वारा जारी तटीय नौचालन लाइसेंस के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित किया जा सकता है।  
(iii). ऐसे परिवर्तन के मामलों में, लदाई पत्तन द्वारा तटीय दरें पोत के तटीय सामानों की लदाई शुरू किए जाने के समय से प्रभार्य होंगी।  
(iv). ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दरें केवल पोत द्वारा तटीय कार्गो उतराई प्रचालनों को पूरा किए जाने तक प्रभार्य होंगी, उसके पश्चात् विदेशगामी दरें उतराई पत्तनों द्वारा प्रभार्य होंगी।  
(v). नौवहन महानिदेशक से तटीय लाइसेंस वाले विनियुक्त भारतीय तटीय पोतों के लिए, तटीय दरों की पात्रता के लिए कोई अन्य दस्तावेज़ अपेक्षित नहीं होंगे।
- (3). (i). पोत संबंधित प्रभार पोतस्वामियों/स्टीमर एजेंटों पर प्रभार्य होंगे। जहां कहीं दरें अमेरिकी डॉलर में मूल्यवर्गित की गई हैं वहां प्रभार भारतीय रिजर्व बैंक, भारतीय स्टेट बैंक अथवा उसके सहयोगी बैंकों अथवा किसी अन्य सार्वजनिक क्षेत्र के बैंकों द्वारा अधिसूचित बाजार खरीद दर, जो भी समय-समय पर विनिर्दिष्ट की जाए, के समकक्ष भारतीय रुपयों में अमेरिकी मुद्रा के परिवर्तन के बाद भारतीय रुपयों में वसूल किए जाएंगे।  
(ii). कंटेनरों पर भंडारण प्रभारों के मामले में, आयात कंटेनरों के मामले में पोत के प्रवेश के दिन, और निर्यात कंटेनरों के मामले में पत्तन में कंटेनरों के आगमन के दिन को डॉलर मूल्यवर्गित प्रभारों के ऐसे परिवर्तन के दिन के रूप में परिगणित किया जाएगा।  
(iii). खाली कंटेनर और तत्काल उपयोग किए जाने वाले अथवा कुछ समयावधि के बाद उपयोग किए जाने वाले आयात कंटेनर के मामले में पोत के प्रवेश के दिन को डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क से रुपया प्रशुल्क में परिवर्तन के लिए सुविचारित किया जाएगा।

- (4). विनिमय दर की नियमित समीक्षा लम्बी अवधि के लिए पत्तन में रुकने वाले पोतों के मामलों में पोतों के आगमन की तारीख से तीस दिनों में एक बार की जाएगी। ऐसे मामलों में, बिलिंग का आधार समीक्षा के समय प्रचलित उपयुक्त विनिमय दर के संदर्भ में भविष्य में बदल जाएगा।
- (5). (i). सभी तटीय पोतों के लिए पोत संबंधित प्रभार अन्य पोतों के लिए तदनुसूची प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होना चाहिए।
- (ii). सभी तटीय कार्गो/कंटेनरों, ताप कोयले से इतर, पीओएल (कच्चे तेल सहित), लौह अयस्क तथा लौह अयस्क गुट्टिकाओं के लिए कार्गो/कंटेनर संबंधित प्रभार सामान्य कार्गो/कंटेनर संबंधित प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।
- (iii). कार्गो संबंधी प्रभारों के मामले में, रियायती दरें जलयान-तट स्थानांतरण और घाट से/को भंडारण यार्ड को/से स्थानांतरण के लिए सभी प्रासंगिक प्रहस्तन प्रभारों पर घाटशुल्क सहित प्रभार्य होंगी।
- (iv). कंटेनर संबंधित प्रभारों के मामले में, रियायत समेकित बॉक्स दर पर लागू है। जहां मदवार प्रभार वसूल किए जाते हैं, रियायत जलयान तट स्थानांतरण और घाट से/को भंडारण यार्ड के लिए सभी प्रासंगिक प्रभारों एवं घाटशुल्क तथा कंटेनरों पर होगी।
- (v). विदेशी पत्तन से कार्गो/कंटेनर, जो भारतीय पत्तन 'ख' को अनुवर्ती पोतांतरण के लिए भारतीय पत्तन 'क' पर पहुंचता है, से इसके तटीय नौचालन के लिए प्रासंगिक रियायती प्रभार वसूल किए जाएंगे। दूसरे शब्दों में, तटीय नौचालन के लिए अनुमत पोत द्वारा भारतीय पत्तनों से/को ले जाया जाने वाला कार्गो रियायत के लिए पात्र होगा।
- (vi). तटीय कार्गो/कंटेनरों/पोतों के प्रभार भारतीय रुपए में मूल्यवर्गित और वसूल किए जाएंगे।
- (6). विलंबित भुगतानों/वापसियों पर ब्याज:
- (i). इस दरमान के तहत किसी प्रभार के विलंबित भुगतानों पर उपयोक्ता को दंडात्मक ब्याज का भुगतान करना होगा। ब्याज की दर 14.75 प्रतिशत वार्षिक होगी।
- (ii). इसी प्रकार, पत्तन न्यास विलंबित वापसियों पर दंडात्मक ब्याज अदा करेगा। ब्याज की दर 14.75 प्रतिशत वार्षिक होगी।
- (iii). पत्तन द्वारा वापसियों में विलंब सेवाओं के पूरा होने की तारीख के 20 दिन बाद से अथवा उपयोक्ता से अपेक्षित सभी दस्तावेजों के प्रस्तुत करने पर, जो भी बाद में हो, परिगणित किया जाएगा।
- (iv). उपयोक्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब पत्तन न्यास द्वारा बिलों के प्रेषण की तारीख के 10 दिन बाद से गिना जाएगा। तथापि, यह प्रावधान ऐसे मामलों पर लागू नहीं होगा जहां भुगतान एमपीटी एक्ट 1963 में यथा विनिर्दिष्ट पत्तन न्यास की संपत्तियों की सेवाएं/उपयोग से पहले किया जाता है और/अथवा प्रभारों का अग्रिम भुगतान दरमान में शर्त के रूप में निर्धारित किया गया है।
- (7). देयताओं की गणना करने के प्रयोजन के लिए, भार इकाई 1 टन अथवा 1,000 किलोग्राम होगी, मात्रा माप की इकाई 1 घन मीटर होगी और बल्क में द्रवों के लिए क्षमता माप की इकाई 1000 लिटर होगी।
- (8). किसी वैयक्तिक मद की मात्रा अथवा क्षमता द्वारा सकल भार अथवा माप की गणना करने में, 0.5 तक और सहित के अंश 0.5 इकाई रूप में लिए जाएंगे और 0.5 से ऊपर के अंश एक इकाई माने जाएंगे, उसे छोड़कर जहां अन्यथा विनिर्दिष्ट हो।
- (9). सभी परिगणित प्रभार बिल के सकल जोड़ के अगले उच्चतर रूप में पूर्णांकित किए जाएंगे।
- (10). कोई वापसी नहीं की जाएगी यदि वापसी-योग्य राशि रु0 100 से कम हो। रु0 100 की यह सीमा प्रभारों के अधीन किए जाने वाले अनुपूरक दावों के लिए भी लागू होगी।



- (11). क्रॉफ्टों, उपस्करों, औजारों और संयंत्रों की क्षति के मामले में, किरायेदार मांग, वास्तविक प्रभारों के लंबित निर्धारण की प्राप्ति के तत्काल बाद पत्तन द्वारा यथा निर्धारित नुकसानों के लिए ऐसे सभी प्रभारों के लिए अनुमानित राशि जमा करेगा। कुल नुकसान के मामले में, किरायेदार क्रॉफ्टों अथवा उपकरणों अथवा पत्तन की संपत्तियों, जो भी अधिक हो, का बही मूल्य अथवा बाजार मूल्य जमा करेगा। पत्तन अपने दावे की स्वीकृति पर बीमा कम्पनी से प्राप्त नुकसान की लागत किरायेदार को वापिस करेगा जिससे उपस्कर की क्षति की लागत वसूल की गई थी।
- (12). दरमान में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर हैं; इसी प्रकार, रियायतें और छूट निम्नतम स्तर हैं। पत्तन न्यास, यदि वे चाहे तो, निम्नतर दरें वसूल कर सकता है और/अथवा उच्चतर रियायतें और छूट प्रदान कर सकता है।
- पत्तन न्यास, यदि वे ऐसा चाहे तो, दरमान में निर्धारित दरों के कार्यान्वयन पर शासित निर्धारित शर्तों को युक्तिसंगत भी बना सकता है यदि युक्तिकरण से उपयोक्ताओं को दर प्रति इकाई में राहत मिलती है और दरमान में निर्धारित इकाई दरें अधिकतम स्तर से अधिक नहीं हैं।
- तथापि, पत्तन न्यास को ऐसी निम्नतर दरों और/अथवा ऐसी दरों के कार्यान्वयन पर शासित शर्तों के युक्तिकरण के बारे में सार्वजनिक अधिसूचना देनी होगी और ऐसी निम्नतर दरों और अथवा ऐसी दरों के कार्यान्वयन पर शासित शर्तों में बाद में किन्हीं बदलावों के बारे में भी सार्वजनिक अधिसूचना देना जारी रखना होगा परंतु नई निर्धारित दरें टीएएमपी द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक नहीं होनी चाहिए।
- (13). दरमान में दी गई दरें केवल पत्तन द्वारा उपलब्ध करवाई गई सेवाओं के लिए हैं। किसी अन्य प्राधिकृत सेवा प्रदाता द्वारा ऑफर की गई सेवाएं इन दरों और शर्तों द्वारा शासित नहीं होंगी।
- (14). पत्तन की सीमाओं के भीतर उतारे गए सभी सामान आयात आवेदन पर निर्धारित किए जाएंगे और शुल्क सामान को हटाने से पहले भुगतान किया जाएगा।
- (15). नौभरण के लिए प्रत्याशित सभी सामान निर्यात आवेदन पर निर्धारित किए जाएंगे और शुल्क सामानों को जलयान पर चढ़ाए जाने से पहले देने होंगे।
- (16). यानांतरण का अर्थ कार्गो को एक पोत से सीधे दूसरे पोत में अथवा एक पोत से उतारे गए और बाद में अन्य पत्तनों पर आगे उतराई के लिए दूसरे पोत पर अनुवर्ती स्थानांतरण होगा।
- (17). लाइटरेज का अर्थ उसी पत्तन में अनुवर्ती उतराई के लिए एक पोत से दूसरे पोत/क्रॉफ्ट/बार्ज पर कार्गो का सीधा स्थानांतरण होगा।
- (18). उपयोक्ताओं से यह अपेक्षा नहीं की जाएगी कि वे वीपीटी पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक विलंबों के लिए प्रभार अदा करें।

## खंड - 2

### पोत संबंधित प्रभार

2.1. पत्तन देयताएं					
क्र.सं.	विवरण	इकाई	दर प्रति जीआरटी		समान पोत के मामले में भुगतान की बारम्बारता
			विदेशगामी पोत (अ0डा0 में)	तटीय पोत (रु0 में)	
1.	पोतों की सभी श्रेणियां	जीआरटी	0.2553	6.82	देयता पत्तन में प्रत्येक प्रवेश के लिए देय है।

पत्तन देयताओं में रियायत निम्नलिखित पोटों पर विस्तारित की जाएगी:

क्र.सं.	विवरण	रियायत/छूट
1.	बलास्ट में पत्तन में प्रवेश करने वाले और यात्रियों को नहीं ढोने वाले पोत।	25 %
2.	पत्तन में प्रवेश करने वाले परन्तु वहां पर उतराई अथवा कोई कार्गो अथवा यात्रियों को नहीं लेने वाले पोत (सिवाय ऐसी उतराई और नौभरण के जो मरम्मतों के प्रयोजन के लिए आवश्यक हों)	50 %
3.	(i). किसी विदेशी प्रिंस अथवा राज्य से संबंधित कोई युद्ध पोत (ii). कोई पोत, जो पत्तन को छोड़ता है मौसम के दबाव में अथवा किसी खराबी के फलस्वरूप पुनः प्रवेश के लिए बाधित किया जाता है; (iii). केन्द्रीय सरकार अथवा राज्य सरकार से संबंधित या की सेवा में कोई पोत (iv). चक्रवात की आशंका की वजह से पत्तन सीमाओं को छोड़ना और पुनः प्रवेश करना।	100%
4.	पोत, जो पत्तन देयताओं का भुगतान करता है और लदाई की शुरुआत से पहले हैच सफाई, टैंक सफाई आदि के लिए पत्तन की अनुमति लिए बिना पत्तन सीमाओं को छोड़ देता है और पुनः प्रवेश करता है।	100%

टिप्पणियां:

- पत्तन देयताएं पोत के प्रवेश के लिए केवल एक बार वसूल की जाएंगी, पत्तन में विराम के दौरान, उसके नाम/एजेंट(एजेंटों)/स्वामी(स्वामियों) के किसी बदलाव पर बिना ध्यान दिए।
- पत्तन सीमाओं के बाहर से पत्तन में प्रवेश करने वाला कोई अन्य पोत नया प्रवेश माना जाएगा।
- प्रवेश शुल्क के रूप में पत्तन देयताएं प्रवेश के समय पोत की स्थिति के अनुसार वसूल किया जाता है।
- विकेंद्रित ब्लास्ट और घटाए गए टनभार जो उसके अंतर्राष्ट्रीय टनभार प्रमाणपत्र के अभ्युक्तियां कॉलम में हैं, वाले तेल टैंकरों के लिए, पत्तन देयताओं की वसूली के लिए इसके सकल टनभार के रूप में लिया जाएगा।

## 2.2. पाइलटेज शुल्क

पाइलटेज शुल्क समेकित शुल्क है और इसमें पत्तन के पाइलट की सेवाओं के साथ एक अंतर्मुखी और एक बहिर्मुखी संचलन, 'पत्तन सुविधा' के लिए पोटों के स्थानांतरण(1) और पर्याप्त क्षमता की टर्गों/लॉचों की अपेक्षित संख्या के साथ शामिल

### 2.2.1 पोटों के लिए पाइलटेज शुल्क की अनुसूची :

क्र. सं.	विवरण	इकाई	दर प्रति जीआरटी	
			विदेशगामी पोत (अ0डा0 में)	तटीय पोत (रु0 में)
1.	सभी पोत			
	1] 30,000 जीआरटी तक और सहित	जीआरटी	अ0डा0 0.4505	12.04
	2] 30,001 से 60,000 जीआरटी		अ0डा0 0.3604 प्रति जीआरटी 30,000 जीआरटी से अधिक	रु0 361256 + रु0 9.63 प्रति जीआरटी 30,000 जीआरटी से अधिक
	3] 60,001 और अधिक जीआरटी		अ0डा0 0.3153 प्रति जीआरटी 60,000 जीआरटी से अधिक	रु0 650260 + रु0 8.43 प्रति जीआरटी 60,000 जीआरटी से अधिक

4] न्यूनतम देय प्रभार	अ0डा0 1285	34348.05
2. कोल्ड मूव के मामले में, पाइलटेज प्रभारों का 25 प्रतिशत प्रत्येक कोल्ड मूव के लिए प्रभार्य होगा।		

### 2.2.2 पाइलटेज शुल्कों में रियायत निम्नलिखित पोतों तक विस्तारित की जाएगी

विवरण		रियायत
1. चक्रवात/बाढ़/प्राकृतिक आपदाओं, और वापस लाए जाने की वजह से सड़कों पर स्थानांतरित पोतों के लिए		50%
2. पत्तन टगों का इस्तेमाल किए बिना संचलन		55%
3. एक ओर पाइलटेज सेवाएं प्राप्त करने वाले पोत		50%

टिप्पणी: पाइलटेज शुल्क में रियायतें न्यूनतम प्रभारों पर भी लागू हैं।

### 2.2.3 स्थानांतरण प्रभार

क्र. सं.	विवरण	इकाई	दर प्रति जीआरटी	
			विदेशगामी पोत (अ0डा0 में)	तटीय पोत (रु0 में)
1.	सभी पोत			
	(i) 30,000 जीआरटी तक और सहित	जीआरटी	अ0डा0 0.1802	4.82
	(ii) 30,001 से 60,000 जीआरटी		अ0डा0 5406 + अ0डा0 0.1442 प्रति जीआरटी 30,000 जीआरटी से अधिक	रु0 144502 + रु0 3.85 प्रति जीआरटी 30,000 जीआरटी से अधिक
	(iii) 60,001 और अधिक जीआरटी		अ0डा0 9731 + अ0डा0 0.1261 प्रति जीआरटी 60,000 जीआरटी से अधिक	रु0 260104 + रु0 3.37 प्रति जीआरटी 60,000 जीआरटी से अधिक

### 2.2.4 पाइलटेज/स्थानांतरण से संबंधित सामान्य टिप्पणियां:

- (1). समान हारबर अथवा आंतरिक हारबर से बाह्य हारबर अथवा विलोमत: के भीतर पोत का संचलन स्थानांतरण माना गया है।
- (2). स्थानांतरण प्रभार प्रभार्य नहीं होंगे जब पोत का स्थानांतरण पत्तन सुविधा के लिए किया जाता है।
- (3). "पत्तन सुविधा" को निम्नवत् परिभाषित किया गया है:  
यदि बर्थ अथवा/मूरिंग पर कार्यरत कार्गो पोत हाइड्रोग्राफिक सर्वेक्षण कार्य करने के लिए अथवा निकर्षण के लिए बर्थ आबंधित करने के लिए अथवा बर्थों की मरम्मत के लिए, अनुरक्षण और कुछ अन्य समान कार्यों के लिए, जहां स्थानांतरण जरूरी हो जाता है, स्थानांतरित किया जाता है, तो ऐसे स्थानांतरण को "पत्तन सुविधा के लिए स्थानांतरण" रूप में माना जाएगा। ऐसे स्थानांतरित पोत को इधर-उधर करने के लिए किया गया स्थानांतरण भी "पत्तन सुविधा के लिए स्थानांतरण" माना गया है।
- (4). दूसरे पोत की सुविधा/लाभ के लिए किसी पोत के स्थानांतरण/पाइलटेज के लिए, लाभ प्राप्त पोत को इस शर्त के तहत स्थानांतरित पोत के स्थानांतरण और पुनर्स्थापित करने के लिए स्थानांतरण/पाइलटेज प्रभार अदा करने होंगे कि दूसरे पोत को स्थानांतरित कर बर्थ किए जाने वाले पोत को स्थानांतरण प्रभारों की अतिरिक्त देयता के बारे में इसकी बर्थिंग से पहले अग्रिम रूप में सूचित किया जाता है।

- (5). लागू प्रभारों में 50 प्रतिशत छूट प्रथम स्थानांतरण के लिए विस्तारित की जाएगी जब कभी पोत खाली करने अथवा ऊपर तक भरने के बाद स्थानांतरित किया जाता है।
- (6). जब टगों का इस्तेमाल स्थानांतरण के लिए नहीं किया जाता है, 55 प्रतिशत रियायत दी जाएगी।
- (7). जब कभी पोत का संचलन बाधित होता है अथवा टग की खराबी, लम्बाई की अपर्याप्तता, सही फेंडरों की कमी आदि जैसे कारणों से बदला जाता है, जिसके लिए पोत की गलती नहीं है, तब तक असफल परिचालनों के लिए कोई प्रभार वसूल नहीं किया जाएगा जब तक वह आबंटित बर्थ/मूरिंग अधिग्रहीत नहीं करता है।
- (8). यदि पोत की स्थिति पत्तन में इसके विराम के दौरान बदला जाता है, विदेशी चलन से तटीय चलन अथवा विलोमतः, तो समेकित पाइलटेंज दो समान हॉल्वों (अर्थात् एक अंतर्मुखी के लिए और दूसरा बहिर्मुखी पाइलटेंज के लिए) में बांटा जाना चाहिए जो प्रारंभिक संचलन किए जाने के समय प्रचलित पोत की स्थिति के अनुसार प्रभार्य होना चाहिए।
- (9). यदि पोत, कार्गो उतारने के बाद, उतराई के अनुवर्तन के लिए अथवा यदि पोत कार्गो की लदाई के बाद, लदाई के अनुवर्तन के लिए उपयुक्त बर्थ की जरूरत के लिए लंगरगाह में स्थानांतरित करता है तो इन संचलनों को 'स्थानांतरण' माना जाएगा और स्थानांतरण प्रभार वसूल किए जाएंगे।
- (10). यदि बाह्य हारबर में उतराई/यानांतरण के पूरा होने के बाद टेंकर कच्चे तेल, पीओएल उत्पादों के यानांतरण को प्राप्त करने के लिए डॉटर टेंकर रूप में नामित किया जाता है और यदि परिचालनात्मक आवश्यकता पुनः बर्थिंग के लिए लंगरगाह में इस टेंकर के स्थानांतरण के लिए जरूरी हो जाता है तो परिचालन केवल स्थानांतरण माना जाएगा।
- (11). कच्चा तेल प्राप्त करने के बाद डाटर टेंकर के मामले में, बाह्य हारबर में मदर टेंकर से पीओएल उत्पाद लंगरगाह में स्थानांतरित होते हैं और कच्चे तेल की उतराई अथवा यानांतरण के लिए हारबर में दोबारा प्रवेश करता है, पीओएल उत्पादों जैसे परिचालन केवल स्थानांतरण माने जाने चाहिए।
- (12). इसी तरह, पार्ट कार्गो (कच्चा तेल, पीओएल उत्पाद) की उतराई/पोतांतरण के बाद टेंकर के मामले में, लंगरगाह में स्थानांतरित किया जाता है और पोतांतरण/उतराई परिचालनों के लिए आंतरिक/बाह्य हारबर में वापस लाया जाता है, इसी स्थानांतरण माना जाएगा। प्रस्तावित प्रावधान खराब निष्पादन/भरम्मतों के लिए सड़कों पर स्थानांतरित टेंकरों के मामले में लागू नहीं है।
- (13). हॉट संचलन की कार्यवाही के दौरान, यदि पोत 5 मिनट से अनाधिक अवधि के लिए अपनी पूरी शक्ति देने में विफल रहता है, इसे कोल्ड मूव नहीं माना जाएगा।
- 2.2.5** यदि पोत पाइलट की बोर्डिंग से आधे घंटे के भीतर मूव के लिए प्रति जीआरटी 60,000 जीआरटी से अधिक तैयार नहीं होता है तो निम्नलिखित विराम प्रभार वसूल किए जाएंगे।

क्र. सं.	विवरण	विदेशगामी पोत (अ.डा. में)	तटीय पोत (रु० में)
1.	अन्तर्मुखी/बहिर्मुखी संचलन के लिए प्रथम आधा घंटा	निःशुल्क	निःशुल्क
2.	प्रत्येक अनुवर्ती आधा घंटा अथवा उसके भाग के लिए	399.00	10665.30
3.	अंतर्मुखी/बहिर्मुखी संचलन के लिए अनुसूचित पोत के संचलन का रद्दीकरण — प्रभार विराम प्रभारों के अलावा प्रभार्य होंगे।	1197.00	31995.80
4.	पाइलट लेने के लिए शुल्क: क्षतिपूर्ति प्रतिदिन यदि कोई बहिर्मुखी-बद्ध पोत पाइलट को समुद्र में लेकर जाता है।	157.50	4210.00

टिप्पणी: उपर्युक्त क्र.सं. (4) में निर्धारित क्षतिपूर्ति के अलावा, पोत का मास्टर पाइलट के व्यय और उसे इस पत्तन में वापस भेजने की लागत वहन करेगा।

### 2.3. बर्थ किराया:

**2.3.1 प्रशुल्क**

क्र. सं.	विवरण	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग	
		विदेशगामी पोत (अ.डा. में)	तटीय पोत (रु. में)
1.	लौह अयस्क और गुडिटकाएं (अभियांत्रिक)		
	42000 जीआरटी तक	0.00726	0.1940
	42000 जीआरटी से अधिक	0.00344 (न्यूनतम अ.डा. 304.92 के अधीन)	0.0919 (न्यूनतम रु 8150 के अधीन)
2.	पीओएल पोत		
	30000 जीआरटी तक	0.00115	0.0307
	30000 जीआरटी तक	0.00153	0.0409
3.	अवशिष्ट श्रेणी		
	(i). क्रेन बर्थ		
	- 30000 जीआरटी तक	0.00284	0.0759
	- 30000 जीआरटी तक	0.00382	0.1021
	(ii). गैर-क्रेन बर्थ		
	- 30000 जीआरटी तक	0.00115	0.0307
	- 30000 जीआरटी तक	0.00153	0.0409
4.	विशाखापत्तनम हारबर क्रॉफ्ट नियमों के तहत पत्तन जलक्षेत्रों में परिचालन करने वाले पोतों (कार्य बोटों सहित) के लिए।	NA	0.105
		दर रु. में प्रति दिन प्रति पोत	
5.	एचएसएल जेट्टी/मूरिंगों में निर्माणाधीन पोतों के लिए	3 माह तक 4थें महीने से आगे	रु 630.00 रु 525.00

**2.3.2. बर्थ किराये में रियायत निम्नलिखित मामलों में विस्तारित की जाएगी:**

विवरण	रियायत
(क). किसी हिन्दुस्तान शिपयार्ड में बर्थ किए गए पोत, जेट्टी द्वारा ड्रेजर, अथवा पत्तन जलक्षेत्रों में मूरिंग (सिवाय फिशिंग हारबर) अथवा बर्थ/मूरिंगों/जेट्टी में पहले से दूसरे पोत के समीप बर्थ किए गए पोत।	लौह अयस्क/गुडिटकाओं (अभियांत्रिक) के लिए और पीओएल पोत = लागू बर्थ किराये का 50% अवशिष्ट श्रेणी के लिए = गैर-क्रेन बर्थ किराये का 50%

**2.3.3. जुर्माना****(1) निम्न निष्पादन के लिए**

- लौह अयस्क/गुडिटकाओं की अभियांत्रिक लदाई के मामले में, जहां जलयान की वजह से लदाई नहीं की जाती है अथवा निम्नलिखित कारणों से पोतवणिक लदाई में निष्क्रिय रहता है तो जुर्माना निष्क्रिय अवधियों के लिए संबंध पक्षों पर प्रभाय होगी।
  - 6 घंटे (छह घंटे) से अधिक पानी का डि-ब्लास्टिंग
  - लदाई के लिए हैचों का तैयार नहीं होना/सफाई की कमी/कार्गो की कमी आदि
- जुर्माना लागू बर्थ किराये के समकक्ष होगा और सामान्य बर्थ किराये के अलावा प्रभाय होगा।

**(2) पोत के अतिविराम के लिए**

- सामान्य बर्थ किराये के समकक्ष दंडात्मक बर्थ किराया नीचे (ii) में उल्लिखित विनिर्दिष्ट अवधियों के बाद बर्थ के अभिग्रहण के लिए पोत के अतिविराम की अवधि के लिए बर्थ किराया प्रभार के अलावा प्रभाय होगा, बशर्ते बर्थ के

लिए मांग हो और बीपीटी अथवा उसके प्राधिकृत कर्मचारियों द्वारा नौभरण परिचालनों के पूरा होने से 10 घंटे पहले नोटिस दिया गया हो।

- (ii). कार्गो परिचालन पूरा करने के बाद पोत को बिना किसी जुर्माना के निम्नलिखित अवधि के लिए बर्थ अधिग्रहण की अनुमति दी जाएगी:

(क).	कोई पोत, जिसे 'सुरक्षा' की आवश्यकता हो	10 घंटे
(ख).	धूमीकरण और इनरटिंग की अपेक्षा करने वाले खाद्यान्न पोतों के लिए	10 घंटे
(ग).	बाजों के माध्यम से बंकरों को लेने वाले पोत	08 घंटे
(घ).	बाजों के माध्यम से पानी लेने वाले पोत	12 घंटे [पोत के समीप बाजों को रखने के समय से]
(ङ).	बाजों से इतर स्रोत के माध्यम से पानी/बंकर लेने वाले पोत	08 घंटे
(च).	सभी अन्य मामलों में	07 घंटे

- (iii). यदि पोत का अतिविराम 2.3.3.(2)(i) के अधीन दंडात्मक बर्थ किराया वसूल करने के 15 दिनों से अधिक होता है तो ऐसी अधिक अवधि के लिए सामान्य बर्थ किराये के 5 गुणा के समकक्ष दंडात्मक बर्थ किराया सामान्य बर्थ किराया प्रभारों के अलावा वसूल किया जाएगा।

#### 2.3.4. बर्थ किराये से संबंधित सामान्य टिप्पणियां:

- (1). बर्थ किराये की वसूली के प्रयोजन के लिए समय पोत द्वारा बर्थ अधिग्रहण किए जाने से बर्थ खाली किए जाने तक परिगणित किया जाएगा।
- (2). (i). वहां एक समय सीमा होगी जिसके बाद बर्थ किराया लागू नहीं होगा। बर्थ किराया पोत के नौचालन के तैयार होने का संकेत देने के 4 घंटों बाद रूक जाएगा।
- (ii). बर्थ किराये की समाप्ति के लिए निर्धारित 4 घंटों की समय सीमा पक्षीय लहर परिस्थितियों की इच्छा, खराब मौसम और रात्रि नौचालन की कमी के कारण जलयान के प्रतीक्षा समय से अतिरिक्त होगी।
- (iii). पोत का मास्टर/एजेंट पक्षीय लहरीय और मौसम परिस्थितियों के अनुसार ही नौचालन के तैयार होने का संकेत देगा।
- (iv). दंडात्मक बर्थ किराया झूठे संकेत के लिए एक दिन के बर्थ किराया प्रभार के बराबर होगा।

“झूठा संकेत” तब होगा जब पोत तैयार होने का संकेत देता है और पूर्वानुमान से पाइलट की मांग करता है जबकि वह इंजन तैयार नहीं होने अथवा कार्गो प्रचालन पूरा नहीं होने अथवा पोतों पर आरोप्य ऐसे अन्य कारणों से बर्थ छोड़ने के लिए तैयार नहीं होता है। जब पोत अपक्षीय लहर, रात्रि नौचालन की कमी अथवा प्रतिकूल मौसम परिस्थितियों के कारण नौचालन में समर्थ नहीं होता है, इसे तैयार होने का संकेत देने से अलग करता है।

- (3). उस अवधि के लिए बर्थ किराया प्रभार्य नहीं होगा जब पोत संयंत्र के खराब होने की वजह से अयस्क बर्थों में निष्क्रिय रहते हैं, यदि यह लगातार एक घंटे अथवा उससे अधिक हो सिवाय खराब कार्गो की वजह से।
- (4). यदि ओबी1/ओबी2 में बर्थ किए गए लोह अयस्क/गुडिटका पोत पूर्ववर्ती लोह अयस्क/गुडिटका पोत के कार्यरत रहने की वजह से लदाई शुरू नहीं करता है तो लदाई की शुरूआत तक बर्थिंग के 4 घंटों के बाद बर्थ किराया प्रभार्य नहीं होगा। तथापि, यह लागू नहीं होगा, यदि पोत अन्यत्र लदाई के प्रयोजनों के लिए ट्रेड के अनुरोध पर बर्थ किया जाता है।
- (5). आस्टिंग प्राथमिकता/प्राथमिकता बर्थ किराया:
  - (i). किसी पोत को 'आस्टिंग प्राथमिकता' प्रदान करने के लिए, एक दिन (प्रत्येक एक घंटे की 24 इकाईया) के बर्थ किराये के समकक्ष शुल्क अथवा बर्थ में वास्तविक विराम की कुल अवधि के लिए परिगणित बर्थ किराये का 100 प्रतिशत, जो भी ज्यादा हो, प्रभार्य होगा।

- (ii). किसी पोत को 'प्राथमिकता बर्थिंग' के लिए, एक दिन (प्रत्येक एक घंटे की 24 इकाईयां) के लिए बर्थ किराये के समकक्ष शुल्क अथवा बर्थ में वास्तविक विराम की कुल अवधि के लिए परिगणित बर्थ किराये का 75 प्रतिशत, जो भी ज्यादा हो, प्रभार्य होगा।
- (iii). यदि किसी पोत को ऑस्टिंग प्राथमिकता पोत व्यवस्थित करने के लिए कार्यरत बर्थ से लंगरगाह/निष्क्रिय बर्थ/मूरिंग में स्थानांतरित किया जाता है और बाद में कार्यरत बर्थ में वापस लाया जाता है तो ऐसे पोत के स्थानांतरण/पाइलटेज ऑस्टिंग प्राथमिकता प्राप्त करने वाले पोत पर प्रभार्य होगा।
- (iv). जहां कार्यरत बर्थ किसी पोत के लिए पहले से खाली है और प्राथमिकता/ऑस्टिंग प्राथमिकता वाले पोत को उस खाली बर्थ में खड़ा किया जाता है तो इसके आगमन से पहले बर्थिंग के लिए जलमार्ग पर कोई पोत प्रतीक्षा नहीं कर रहे हैं अथवा जब जलमार्ग पर प्रतीक्षा कर रहे पोत सभी पहलुओं (दस्तावेजों का तैयार नहीं होना/कार्गो की कमी/यूलेज की कमी/हैच सफाई/प्राप्तकर्ता अथवा पोतवर्गिक काम करने के इच्छुक नहीं हो) से तैयार नहीं हो तो इसे प्राथमिकता बर्थिंग नहीं माना जाएगा और ऐसे मामलों में प्राथमिकता बर्थिंग प्रभार वसूल नहीं किए जाएंगे।
- (v). ऊपर यथा निर्दिष्ट प्राथमिकता/ऑस्टिंग प्राथमिकता के अनुसार शुल्क निम्नलिखित श्रेणियों के अलावा सभी पोतों से वसूल किया जाएगा:
- (क). रक्षा मंत्रालय का कार्गो वहन करने वाले पोत।
  - (ख). सद्भावना दौरे पर आने वाले रक्षा पोत।
  - (ग). महासागर विकास विभाग द्वारा अंटार्कटिका भ्रमण के प्रयोजन के लिए किराये पर लिए गए पोत।
  - (घ). कोई अन्य पोत जिसके लिए पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा विशेष छूट प्रदान की गई हो।
  - (ङ). तटीय पोत जो प्राथमिकता बर्थिंग प्राप्त करेंगे।
  - (च). कोई विशिष्ट प्राथमिकता प्राप्त किए बिना पत्तन की बर्थिंग नीति के अनुसार बर्थ किए गए पोतों के लिए।
- (6). 1 घंटे की अवधि के लिए बर्थ किराया जिसमें पोत अपनी स्थिति बदलता है 1 घंटा अवधि के प्रासंगिक प्रखंड की शुरुआत में पोत की स्थिति के आधार पर पोत प्रभार वसूल किए जा सकते हैं।
- (7). उस अवधि के लिए बर्थ किराया वसूल नहीं किया जाएगा जब पोत को सभी तट क्रेनों/पत्तन उपस्कर की अनुपलब्धता/खराबी की वजह से और पत्तन पर आरोग्य बिजली गुल होने सहित किन्हीं अन्य कारणों से एक घंटे या उससे अधिक के लिए बर्थ में निष्क्रिय रहने पर विवश किया जाता है।
- (8). बोर्ड उस अवधि के दौरान बर्थ किराये/रोड स्टेड प्रभारों की छूट पर विचार कर सकता है जिस दौरान पोत डीएलबी/पत्तन/पत्तन कामगारों के किसी वर्ग द्वारा हड़ताल जैसे कारणों से बर्थ/जेट्टी/मूरिंग/लंगरगाह में प्रतीक्षा करता है/निष्क्रिय रहता है।

### 2.3.5 रोड स्टेड प्रभार

नीचे यथा उल्लिखित रोड स्टेड प्रभार सड़कों पर प्रथम आगमन पर बर्थिंग से प्रथम 24 घंटे पहले तक छूट के साथ सड़कों पर पोतों के विराम के लिए प्रभार्य होंगे।

विवरण	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग	
	विदेशगामी पोत (अ.डा. में)	तटीय पोत (रु. में)
प्रथम 24 घंटे	निःशुल्क	निःशुल्क
24 घंटों के बाद और 240 घंटों तक	0.000049	0.0013
241 घंटों से 480 घंटे	0.000073	0.0020
481 घंटों से आगे	0.000735	0.0196

#### टिप्पणियां:

- अभियांत्रिक प्रणाली के माध्यम से लादे गए लौह अयस्क और गुट्टिकाओं के मामले में, प्रारंभिक प्रवेश के समय रोड स्टेड प्रभार प्रभार्य नहीं होंगे।
- लंगरगाह में पीओएल के पोतांतरण के लिए सहायक मदर/डाक्टर टैंकर पर रोड स्टेड प्रभार प्रभार्य नहीं होंगे।

**खंड - 3**

**कच्चे तेल/पीओएल उत्पादों/शुष्क बल्क कार्गो के पोतांतरण/उतराई के लिए समेकित प्रभार**

**3.1. बाह्य हारबर में कच्चे तेल और पीओएल उत्पादों के पोतांतरण/उतराई के लिए समेकित प्रभार**

क्र.सं.	विवरण	इकाई	दर (रु० में)
1.	मदर पोत से कच्चे तेल के पोतांतरण/उतराई परिचालन के लिए समेकित प्रभार	प्रति प्रत्येक मदर पोत की कॉल	4.25 लाख
2.	मदर पोत से पीओएल उत्पादों के पोतांतरण/उतराई परिचालनों के लिए समेकित प्रभार	प्रति प्रत्येक मदर पोत की कॉल	3.50 लाख
3.	डॉटर टैंकर में पोतांतरित/उतारे गए और इस पत्तन में बिना उतारे अन्य पत्तनों में ले जाए गए कार्गो पर घाटशुल्क प्रभार।	प्रति केएल	8.50
4.	डॉटर टैंकर अधिसूचित दरों के अनुसार प्रभार अदा करेंगे।		
5.	किसी अन्य विशिष्ट सेवाओं के लिए जैसे जल की आपूर्ति, लॉचे आदि, प्रभार यथा लागू प्रभार्य होंगे।		

**टिप्पणियां:**

- (1). कच्चा तेल/पीओएल उत्पाद जो मूलतः डाटर टैंकर में पोतांतरित/उतारे जाते हैं और बाद में उसी कॉल पर दूसरे टैंकर में पोतांतरित/उतारे जाते हैं, घाटशुल्क प्रभार दूसरे और अनुवर्ती पोतांतरण/लाइटरेज परिचालनों के लिए रु० 2.00 प्रति केएल प्रभार्य होगा।
- (2). समेकित प्रभारों में पत्तन देयताएं, पाइलटेज शुल्क, बर्थ किराया प्रभार, फायर फ्लोट और घाटशुल्क प्रभार रु० 2 प्रति केएल की दर से प्रभार्य होंगे।
- (3). यदि मदर पोत कच्चे तेल/पीओएल उत्पादों के किसी हिस्से को अन्य पत्तनों में ले जाने के लिए डाटर टैंकर में पोतांतरित/उतराई करता है और पार्ट कार्गो पत्तन अथवा विलोमतः उतराई करता है तो मदर पोत समेकित प्रभारों की बजाय वीपीटी दरमान में निर्धारित अधिसूचित दरों पर पत्तन देयताओं, पाइलटेज शुल्कों और बर्थ किराया प्रभारों का भुगतान करना होगा।  
  
समेकित प्रभार में निर्मित रु० 2/- प्रति केएल का घाटशुल्क तत्व भी डाटर पोत में गुणवत्तायुक्त पोतांतरण/उतराई के लिए मदर पोत द्वारा देय है।
- (4). यदि मदर पोत बाद में डाटर टैंकर हो जाता है तो पत्तन देयताएं, पाइलटेज शुल्क, घाटशुल्क और बर्थ किराया प्रभार मूलतः एकत्रित समेकित प्रभारों को विधिवत् समायोजित करते हुए यथा लागू अधिसूचित दरों पर प्रभार्य होंगे।
- (5). पत्तन में कहीं से समीपवर्ती मदर/डाटर टैंकर और विलोमतः फेंडरों, फेंडरों के स्थानांतरण (पत्तन/तेल उद्योग/जलयान स्वामियों से संबंधित), फेंडरों के कनेक्शन हटाने के लिए, फेंडर किराया प्रभारों और स्टाफ के समयोपरि के लिए प्रत्येक कॉल पर रु० 27,000 का समेकित प्रभार प्रभार्य होगा। यह प्रभार बाह्य हारबर के भीतर पोतांतरण/उतराई परिचालनों के लिए पत्तन में आने वाले मदर पोत द्वारा देय
- (6). उपर्युक्त समेकित प्रभार बाह्य हारबर में कहीं भी किए गए कच्चे तेल/पीओएल उत्पादों के पोतांतरण/उतराई परिचालन के लिए प्रभार्य होगा।

**3.2. लंगरगाह में कच्चे तेल/पीओएल उत्पादों के पोतांतरण/लाइटरेज के लिए प्रशुल्क**

मदर टैंकर पर प्रभार	3 प्रतिशत प्रति जीआरटी
डॉटर टैंकर पर प्रभार	विदेशी पोत 3 प्रतिशत प्रति जीआरटी तटीय पोत रु० 1.50 प्रति जीआरटी
एसटीएस प्रभार	मदर टैंकर से पोतांतरित/उतारे गए कार्गो पर रु० 16.50 प्रति टन



## टिप्पणियां:

- (1). कोई अन्य छूट जो तटीय पोत पर लागू हो, विस्तारित की जाएगी।
- (2). मदर टैंकर और डॉटर टैंकर रोड स्टेड प्रभारों के भुगतान से पूरी तरह छूट प्राप्त हैं।
- (3). एसटीएस परिचालन सीधे आयातक/पोत स्वामियों द्वारा किए जाते हैं तो एसटीएस प्रभार वसूल नहीं किए जाएंगे। तथापि, आयातक/जलयान स्वामी लदाई मास्टर, फेंडरों की आपूर्ति के स्थानांतरण और फ्लेक्सिबल्स तथा स्टैंडबाइ टर्गों आदि की व्यवस्था स्वयं करेंगे।
- (4). यदि मदर डॉटर लंगरगाह में मदर पोत से कार्गो प्राप्त करने के बाद उतराई और/अथवा पोतांतरण/लाइटरेज परिचालनों के लिए बाह्य हारबर में स्थानांतरित किया जाता है तो टैंकर उतराई और/अथवा पोतांतरण/उतराई परिचालनों के लिए लागू अधिसूचित दरों के अनुसार पत्तन प्रभार अदा करेगा। ऐसे मामले में, ऊपर यथा निर्दिष्ट पत्तन प्रभारों के लिए डॉटर टैंकर से लंगरगाह में परिचालनों के लिए पहले से एकत्रित राशि अधिसूचित दरों से समायोजित की जाएगी।
- (5). विकेंद्रित ब्लास्ट वाले टैंकरों के लिए, इसके अंतर्राष्ट्रीय टनभार प्रमाणपत्र के 'अभ्युक्तियां' कॉलम में निर्दिष्ट कम किया गया टनभार पत्तन देयताओं की वसूली के लिए सकल टनभार में लिया जाएगा।
- (6). उपर्युक्त दरों में वीपीटी द्वारा स्टैंड-बाइ रूप में एक टग के प्राक्धान, पत्तन से उतराई सील तक फेंडर स्ट्रिंग के नौचालन के लिए दूसरी टग का प्राक्धान, इंटर शिप और मदर पोत के पूरा होने के बाद पत्तन में वापस, लदाई मास्टर के निर्देशों के अनुसार एसटीएस परिचालन के बीच नियमित ऑन-साइट फेंडर अनुरक्षण और एसटीएस परिचालन के लिए फ्लेक्सिबल होसिज का प्रहस्तन जैसी सेवाओं के लिए प्रभार शामिल हैं। उपर्युक्त से इतर सभी अन्य सेवाओं के लिए इस दरमान में निर्धारित दरों के अनुसार वसूली की जाएगी। पत्तन फेंडर, उपलब्धता और उपयुक्तता के अधीन, इस दरमान में निर्धारित दरों पर आपूर्ति किए जाएंगे।
- (7). यदि लंगरगाह में पोतांतरण/लाइटरेज के पूरा होने के बाद डॉटर टैंकर को पोतांतरण/लाइटरेज के लिए बाह्य हारबर में स्थानांतरित किया जाता है और/अथवा उतारा जाता है और मदर टैंकर से कार्गो प्राप्त करने के लिए लंगरगाह में दोबारा स्थानांतरित किया जाता है, ऐसे सभी संचलनों को केवल स्थानांतरण रूप में माना जाएगा।

### 3.3. आंतरिक हारबर/बाह्य हारबर में शुष्क कार्गो के पोतांतरण/उतराई के लिए प्रशुल्क:

- ❖ पत्तन देयताओं, पाइलटेज और बर्थ किराये में 25 प्रतिशत की रियायत, शुष्क बल्क कार्गो के पोतांतरण/उतराई और अन्य पत्तनों में ले जाने में संलिप्त मदर/डॉटर दोनों पोतों/बार्जों में विस्तारित की जाएगी।
- ❖ ऐसे पोतांतरण/उतराई और अन्य पत्तनों में ले जाने पर रु० 6 प्रति टन का घाटशुल्क वसूल किया जाएगा। उक्त घाटशुल्क दर पोतांतरित/उतारे गए और वीपीटी में परिचालन करने वाले बीओटी परिचालकों के टर्मिनलों में ले जाए गए शुल्क बल्क कार्गो पर लागू नहीं है।
- ❖ उतराई/चढ़ाई प्रभार रु० 3/- प्रति टन की दर से अन्य बर्थों (बीओटी बर्थ अतिरिक्त) में उतराई/लदाई के लिए घाटशुल्क के अलावा प्रभार्य होगा।

### खंड-4

#### कार्गो संबंधित प्रभार

##### 4.1. घाटशुल्क:

मद सं.	नामपद्धति	इकाई	विदेशी दर (रु० में)	तटीय दर (रु० में)
1.	अल्कोहल	प्रति टन	200.00	120.00
2.	एस्टोन	प्रति टन	165.00	99.00
3.	सभी प्रकार के कोयला, कोक और कोल तार पिच	प्रति टन	26.00	15.60
4.	अल्युमिना (बल्क)	प्रति टन	30.00	18.00

सद सं.	नामपद्धति	इकाई	विदेशी दर (रु० में)	तटीय दर (रु० में)
5.	अल्युमिनियम, अल्युमिना सो इनगोट्स, अल्युमिना बिलेट्स और अल्युमिना उत्पाद	प्रति टन	22.00	13.20
6.	असफाल्ट/बिटुमेन, बेरीटीज, फेल्डसफर, क्रोम अयस्क	प्रति टन	16.50	9.90
7.	सीमेंट क्लिंकर (सीमेंट सहित)	प्रति टन	17.00	10.20
8.	मैंगनीज अयस्क	प्रति टन	9.90	5.95
9.	अमोनियम नाइट्रेट	प्रति टन	35.00	21.00
10.	ब्लास्ट फर्नेस स्लेग, बेनटोनाइट, डोलोमाइट चिप्स, रीवर सैंड और फ्लाई एश	प्रति टन	13.00	7.80
11.	केलसाइनड पेट्रोलियम कोक	प्रति टन	30.00	18.00
12.	कास्टिक सोडा	प्रति टन	25.00	15.00
13.	सेरेल्स, खाद्यान्न, दालें और चीनी	प्रति टन	22.00	13.20
14.	चार्ज क्रोम, फेरो मैंगनीज, हाइकार्बन फेरोक्रोम, और अन्य अयस्क।	प्रति टन	38.00	22.30
15.	अन्य रसायन	यथामूल्य	0.44%	0.264%
16.	पेट्रोलियम उत्पाद (एलपीजी के अलावा)	के.एल.	49.00	49.00
17.	कच्चा तेल:			
	(क). वीपीटी बर्थों में कच्चा तेल	प्रति टन	39.00	39.00
	(ख). एसपीएम में कच्चा तेल	प्रति टन	17.00	17.00
18.	खाद्य तेल	के.एल.	16.00	9.60
19.	बिजली के सामान	यथामूल्य	0.25%	0.15%
20.	उर्वरक (एमओपी सहित)	प्रति टन	27.50	16.50
21.	ग्रेनाइट ब्लॉक एवं मारबल्स	प्रति टन	37.00	22.20
22.	लेमिनाइट रेत	प्रति टन	11.50	6.90
23.	लौह अयस्क (अभियांत्रिक)	प्रति टन	95.00	95.00
24.	लौह अयस्क (अभियांत्रिक)	प्रति टन	97.00	97.00
25.	लौह अयस्क (परंपरागत)	प्रति टन	13.50	13.50
26.	लौह अयस्क गुटिटकाएं (परंपरागत)	प्रति टन	15.50	15.50
27.	चूनापत्थर	प्रति टन	24.00	14.40
28.	लिविड अमोनिया, मोल्टेन सल्फर, रॉक फास्फेट और सल्फर	प्रति टन	26.50	15.90
29.	एलपीजी	प्रति टन	136.00	81.60
30.	मशीनरी	यथामूल्य	0.13%	0.08%
31.	मोलासेस	प्रति टन	25.00	15.00
32.	सभी प्रकार के तेल एक्सट्रैक्शन्स जैसे सोया, रेप सीड आदि	प्रति टन	11.00	6.60
33.	फास्फोरिक/सल्फरिक एसिड	प्रति टन	37.00	22.20
34.	पिग आयरन	प्रति टन	28.00	16.80
35.	जिप्सम	प्रति टन	24.00	14.40
36.	मेनथॉल	प्रति टन	37.00	22.20
37.	बेकार तेल	प्रति टन	10.00	6.00
38.	जैविक-डीजल	प्रति टन	37.91	22.75
39.	सभी श्रेणियों के आर.आर. मेटिरियल निम्नलिखित सहित		30.00	18.00
	(क). डैड बर्नट मैंगनीज (डीबीएम)			
	(ख). फयूज्ड मैंगनेसाइट/मैंगनीशिया (एमएम)			
	(ग). बाक्साइट/राऊंड क्लिन सुपर ग्रेड/राऊंड क्लिन मिड आयरन			
	(घ). एआई/एमजी/एलॉयड पाउडर			
	(ङ). ब्रिक/ब्रिक ग्रीग			
	(च). ग्रेफाइट			
	(छ). सिलिकॉन कार्बाइड			
		प्रति टन		

मद सं.	नामपद्धति	इकाई	विदेशी दर (रु० में)	तटीय दर (रु० में)
	(ज) रिक्कामल			
	(झ) फयूजड अल्यूमिना			
	(ण) म्यूलाइट			
	(ट) समुद्री पानी मेगनेसाइट			
40.	स्टील उत्पाद - सभी किस्में	प्रति टन	35.00	21.00
41.	स्टाइरेन मोनोमर	प्रति टन	55.00	33.00
42.	थर्मल कोयला	प्रति टन	15.00	15.00
43.	टिम्बर लट्टे और लकड़ी के सामान	1 घन मी.	20.00	12.00
44.	समुद्री उत्पाद	यथामूल्य	0.010%	0.006%
45.	बाक्साइट (अयस्क)	प्रति टन	23.00	13.80
46.	रु० 1000/- प्रति टन तक और सहित एफओबी/सीआईएफ मूल्य वाले बिना गिने सामान	प्रति टन	10.00	6.00
47.	रु० 1000/- प्रति टन के अधिक के मूल्य वाले बिना गिने सामान	प्रति टन	40.00	24.00
48.	ब्रेक बल्क कार्गो का पोतांतरण जहां घाटशुल्क यथामूल्य आधार पर प्रभार्य है:			
	क) पोत से पोत सीधे	प्रति टन	150.00	90.00
	ख) एक पोत से उतारा गया और बाद में दूसरे पोत में चढ़ाया गया	प्रति टन	187.50	112.50
49.	ओएनजीसी के ओएसवी के प्रति फेरे के तेल दोहन प्रयोजनों के लिए सामग्रियों पर रु० 3500/- के घाटशुल्क प्रभार।			

## टिप्पणियां:

- (1). कंटेनर पर घाटशुल्क लदाई के समय और नौभरण के समय दोबारा अलग-अलग देय है।
- (2). घाटशुल्क प्रभार गोदियों में प्रवेश करने वाले सामानों पर प्रभार्य हैं मले ही यदि वे नौभरित नहीं किए जाते हैं। तथापि, पोतांतरण के लिए गोदियों में लाए जाने वाले अधिक कार्गो परन्तु नौभरित नहीं किए जाने वाले के लिए, घाटशुल्क प्रभार्य नहीं होगा यदि कार्गोको नौभरण के 24 घंटों के भीतर हट्ट लिया जाता है।
- (3). आयातों पर यथामूल्य घाटशुल्क सीआईएफ मूल्य पर; निर्यात एफओबी मूल्य पर; और तटीय कार्गो तटीय सामानों के बिल में विनिर्दिष्ट मूल्य पर परिकलित किया जाएगा। प्रवेश/नौभरण के सीमाशुल्क बिल/शिपिंग बिल/तटीय सामानों के बिल घाटशुल्क प्रयोजन के लिए कार्गो के मूल्य के निर्धारण के लिए मुख्य दस्तावेज होंगे और जहां यह उपलब्ध नहीं हो, मूल्य उतराई बिल/बिल आदि के आधार पर निर्धारित किया जाएगा।
- (4). यदि नौभरण के लिए उतारे गए/साध्य क्रॉफ्ट पल्लन टगों द्वारा पाइलट किए जाते हैं तो दरमान में दिया गया पाइलटज घाटशुल्क प्रभारों के अलावा प्रभार्य होगा।
- (5). विविध प्रकार के सामानों वाले पैकेजों पर प्रभार वैयक्तिक कार्गो मर्दों के लिए लागू दर के आधार पर प्रभार्य होगा।
- (6). किसी कार्गो को 'अपरिगणित सामानों' के रूप में वर्गीकृत करने से पहले प्रासंगिक सीमाशुल्क वर्गीकरण यह देखने के लिए अवलोकित किया जाएगा कि क्या कार्गो ऊपर दी गई अनुसूची में उल्लिखित किसी विशिष्ट श्रेणी के अधीन वर्गीकृत किया जा सकता है।
- (7). 20 प्रतिशत की रियायत केंद्रीय/राज्य सरकार के उपयुक्त सरकारी प्राधिकरण द्वारा प्रमाणीकरण पर केआर, एलिमको, सीआरएस, डब्ल्यूएफपी, आदि जैसे स्वयंसेवी संगठनों द्वारा आयातित कार्गो पर विस्तारित की जाएगी।
- (8). 25 प्रतिशत की रियायत परियोजना परेक्षण पर विस्तारित की जाएगी।
- (9). उपर्युक्त मद सं. 23 और 24 में निर्धारित लौह अयस्क/गुट्टिकाओं (अभियांत्रिक प्रहस्तन) के घाटशुल्क के घटक निम्नवत् हैं:

घटक	घाटशुल्क	प्रहस्तन	हॉलज, टिपलिंग और स्लेकिंग
लोह अयस्क	26.20	36.50	32.30
लोह अयस्क गुट्टिकाएँ	28.20	36.50	32.30

#### 4.2. वीसीटीपीएल से इतर गोदियों में प्रहस्तित कंटेनर और कंटेनरबद्ध कार्गो पर घाटशुल्क

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति कंटेनर (रु० में)		
		20' लम्बाई तक	20' से अधिक और 40' लम्बाई तक	40' लम्बाई से अधिक
1.	कंटेनर पर घाटशुल्क	15	23	30
2.	कंटेनरबद्ध कार्गो (बिना कार्गो की प्रकृति पर ध्यान दिए) पर घाटशुल्क जब भरण/उतराई पत्तन परिसर के भीतर की जाती है।	425	638	850
3.	कंटेनरबद्ध कार्गो पर घाटशुल्क जब कार्गो पत्तन परिसर के भीतर नौभरण/सुपुर्दगी के लिए कार्गो भरा/खाली किया जाता है।	दरमान के खंड 4.1 के अधीन वर्गीकरण के अनुसार घाटशुल्क।		

टिप्पणी:

- (1). वीसीटीपीएल में प्रहस्तित परन्तु वीपीटी की गोदियों में भरे गए/खाली किए गए कंटेनर और कंटेनरबद्ध कार्गो पर घाटशुल्क प्रभार्य होगा।

#### 4.3 विनिर्दिष्ट मामलों के लिए घाटशुल्क प्रभार

निम्नलिखित विशिष्ट मामलों में, घाटशुल्क प्रभार खंड 4.1 में यथा विनिर्दिष्ट प्रभार्य होंगे:

- पोत के बोर्ड पर ले जाए गए क्रॉफ्टों पर।
- परित्यक्त सामानों पर।
- पैकेज के विनिर्दिष्ट विवरण पर भले ही वे खाली अथवा आंशिक खाली उतारे गए हों।

#### 4.3.1 डिस्ट्रेस में पोतों से सामानों पर घाटशुल्क प्रभार

मद सं.	विवरण	देय प्रभार
1.	डिस्ट्रेस में पोतों से उतारा गया अन्य पत्तनों का कार्गो।	खंड 4.1 में यथा विनिर्दिष्ट
2.	कार्गो जो विशाखापत्तन में निर्यात घाटशुल्क पहले ही अदा कर चुका हो परन्तु गंतव्य तक नहीं ले जाया गया हो।	घाटशुल्क नहीं
3.	पत्तन परिसर छोड़े बिना अन्य पत्तनों के कार्गो को दोबारा नौभरित करना।	नौभरण के समय कोई घाटशुल्क नहीं

#### 4.4 घाटशुल्क मुक्त सामान

निम्नलिखित सामान घाटशुल्क मुक्त होंगे:

- जीवन्त स्टाक और कार्गो रूप में विनिर्दिष्ट नहीं किए गए फोडर।
- डाक सामान।
- जलयानों के उपयोग के लिए संबद्ध जलयान की डनेज फिटिंग्स, जलयानों के स्टोर, जलयान के प्राक्धान, जलयान पुर्ज और अविनिर्दिष्ट डनेज।

- (4). जलयान की सफाई बशर्ते कि सम्पूर्ण कार्गो पत्तन में उतारा जाता है और संतोषजनक प्रमाणपत्र इसलिए प्रस्तुत किया जाता है कि सफाईयां परेषण का हिस्सा है जिसके लिए घाटशुल्क प्रभारों का भुगतान किया जा चुका है।
- (5). घाट, शौडों, भांडागारों, किराये के प्लॉटों आदि से एकत्रित सफाईयां।
- (6). पोतांतरण के लिए विनिहित नहीं किया गया कार्गो परन्तु उसी पोत के एक हैच से दूसरे हैच में स्थानांतरित मात्र किया गया अथवा समान पोत पर पुनः नौभरित किया गया। तथापि, प्रहस्तन प्रभार यदि प्रोद्भूत किया जाता है और विलंबशुल्क प्रभार, यथा लागू, प्रभार्य होगा।
- (7). संबद्ध यात्री सामान, नाविकों के बैग और उनके वैयक्तिक सामान।
- (8). राजनयिक डाक।
- (9). पैकिंग सामग्री के लिए प्रयुक्त बर्फ।
- (10). वैयक्ति बैग, घोड़े और क्रेनेज और ड्यूटी पर जाने वाले मिलिट्री कार्मिक के साथ अन्य मिलिट्री उपस्कर, पोतों से उतारा अथवा चढ़ाया जाना और ऐसे कार्मिक को खाना उपलब्ध करवाने के लिए पशु।
- (11). रेत ब्लास्ट।
- (12). सर्वेक्षण खारिज।
- (13). जाने/आने वाले यात्री।

#### 4.6 विलंबशुल्क प्रभार/भंडारण प्रभार

##### 4.6.1 अंतरण व्यवस्था में निःशुल्क भंडारण अवधि

	विवरण	निःशुल्क अवधि
1.	आयात कार्गो i. आयात कार्गो ii. परियोजना कार्गो	5 दिन 10 दिन
2.	निर्यात कार्गो	30 दिन
3.	पोतांतरण के लिए उतारा गया सामान	10 दिन

#### टिप्पणियां:

- (1). ऊपर निर्धारित निःशुल्क अवधि, अधिसूचित अवकाश दिवस और पत्तन के गैर-कार्य दिवस अतिरिक्त।
- (2). आयात:
  - (i). निर्यात कार्गो के लिए निःशुल्क अवधि पोत से अंतिम उतराई के पूरा होने के अगले दिन से परिगणित की जाएगी।
  - (ii). कंटेनरबद्ध कार्गो के लिए निःशुल्क अवधि खाली करने के दिन के अगले दिन से शुरू होगी।
  - (iii). साल्वेज सामानों के मामले में, निःशुल्क अवधि साल्वेज के दिन के अगले दिन से शुरू होगी।
  - (iv). जहां पोत द्वारा सामान लाइटर्स, बाजों अथवा अन्य फ्लोटिंग क्रॉफ्टों में उतारे जाते हैं वहां निःशुल्क दिवस लाइटर्स, बाजों अथवा अन्य फ्लोटिंग क्रॉफ्ट, घाट अथवा जेट्टी पर से सामानों की संपूर्ण उतराई के दिन से परिकलित किए जाएंगे।
  - (v). ऐसे मामलों में जहां लदे हुए कंटेनर को कंटेनरों की उतराई के आखिरी दिन से 7 दिनों के भीतर खाली नहीं किया जाता है, विलंबशुल्क प्रभार कंटेनरों के भीतर कार्गो पर प्रभार्य होंगे और स्टीमर एजेंटों से वसूल किए

जाएँगे। यह वसूली भंडारण प्रभारों, कंटेनरों पर प्रभार के अलावा 7 दिनों की निःशुल्क अवधि की समाप्ति के बाद खाली किए जाने के दिन सहित आयात कार्गो पर प्रभार सामान्य दरों पर की जाएगी।

(3). निर्यात:

निर्यात कार्गो के लिए निःशुल्क अवधि पत्तन परिसर में सामानों की प्राप्ति की वास्तविक तारीख से शुरू होगी।

- (4). पत्तन परिसर में लाए गए और वहां से बिना नौभरण के हटाए गए सामानों पर निःशुल्क अवधि स्वीकृत नहीं होगी। नौभरण की कार्यवाही के दौरान लाए गए सामानों और नौभरण के 24 घंटों के भीतर हटाए गए सामानों के लिए विलंबशुल्क प्रभार नहीं होगा।
- (5). पोतांतरण के लिए उतारे गए सामानों के मामले में, अंतरण में 10 दिनों की निःशुल्क भंडारण अवधि कार्गो की उतराई के आखिरी दिन से गिनती की जाएगी। अधिसूचित अवकाश दिवस और पत्तन के गैर-कार्य दिवस अतिरिक्त होंगे।

4.6.2 निर्यात/आयात प्रभारों पर विलंबशुल्क प्रभार:

मद सं.	विवरण	देय प्रभार
1.	निःशुल्क अवधि की समाप्ति के बाद प्रथम छह दिनों के लिए	रु 18.00 प्रति टन/घन मीटर अथवा उसका भाग प्रत्येक तीन दिनों अथवा उसके भाग के लिए।
2.	अगले छह दिनों के लिए	रु 36.00 प्रति टन/घन मीटर अथवा उसका भाग प्रत्येक तीन दिनों अथवा उसके भाग के लिए।
3.	उसके बाद	रु 18.00 प्रति टन/घन मीटर अथवा उसका भाग प्रत्येक दिवस अथवा उसके भाग के लिए।

टिप्पणियां:

- (1). ऐसे सामानों के मामले में जिनके लिए घाटशुल्क प्रभार यथामूल्य आधार पर वसूल किए जाते हैं, विलंबशुल्क 'प्रति टन' आधार पर प्रभार्य होगा। सभी अन्य मामलों में, विलंबशुल्क वसूल किए गए घाटशुल्क प्रभारों के आधार पर 'प्रति टन' आधार अथवा 'प्रति घन मीटर' आधार, जैसा भी मामला हो, पर प्रभार्य होगा।
- (2). खुले स्थान/क्षेत्र में पड़े सामानों के लिए, उपर्युक्त प्रभारों का 50 प्रतिशत प्रभार्य होगा।
- (3). यदि परिचालनात्मक क्षेत्र उपयोक्ताओं को किराये पर पट्टे पर दिया जाता है तो उसमें भंडारित कार्गो पर विलंबशुल्क दोबारा प्रभार्य नहीं होगा।
- (4). कब्जे में लिए गए सामानों पर विलंबशुल्क:

निम्नलिखित अवधियां ऐसी किसी अवधि की गणना से अतिरिक्त होंगी जिनके लिए निःशुल्क भंडारण इस नियम के अधीन स्वीकृत किया जाता है अर्थात:

- (i). ऐसी अवधि जिस दौरान सामानों को नष्ट किए जाने से पहले पत्तन स्वास्थ्य अधिकारी द्वारा कब्जे में लिया जाता है।
- (ii). अवधियां जिस दौरान सामान मूल्यांकन की सामान्य प्रक्रिया से इतर विश्लेषक अथवा तकनीकी टेस्ट वाले विशेष जांच के प्रयोजन के लिए सीमाशुल्क आयुक्त द्वारा कब्जे में लिया जाता है और आयातकों/निर्यातकों की ओर से किसी चूक अथवा लापरवाही पर अनारोप्य सीमाशुल्क आयुक्त द्वारा प्रमाणित।
- (iii). जहां सामान आयात/निर्यात नियंत्रण औपचारिकताओं की वजह से सीमाशुल्क आयुक्त द्वारा कब्जे में लिया जाता है और आयातकों/निर्यातकों की ओर से किसी चूक अथवा लापरवाही पर अनारोप्य सीमाशुल्क आयुक्त द्वारा प्रमाणित, 4 (i) (ii) के अधीन कब्जे में लेने की ऐसी अवधि के लिए, विलंबशुल्क प्रभार निम्नवत् प्रभार्य होगा:

प्रथम 45 दिन	:	निःशुल्क
46 दिनों से 90 दिन	:	वास्तविक विलंबशुल्क प्रभारों का 50%
90 दिनों के बाद	:	वास्तविक विलंबशुल्क प्रभारों का 100%

पूर्ण दर पर वास्तविक विलंबशुल्क प्रभार 45 दिनों के बाद यथा लागू उपयुक्त स्लैब पर दरमान के अनुसार परिगणित किया जाएगा और ऊपर उल्लिखित रियायत दर प्रभार्य पूर्ण विलंबशुल्क प्रभारों पर लागू होगी।

प्रथम 45 दिन निम्नवत् परिगणित किए जाएंगे:

- (क). निःशुल्क दिवसों की समाप्ति के बाद प्रथम 45 दिन यदि कार्गो निःशुल्क दिवसों की समाप्ति से पहले सीमाशुल्क द्वारा कब्जे में लिया जाता है; और,  
(ख). कब्जे में लेने की तारीख से प्रथम 45 दिन यदि कार्गो विलंबशुल्क प्रभारों के प्रोद्भूत के बाद सीमाशुल्क द्वारा कब्जे में लिया जाता है।

उपयुक्त रियायत प्राप्त करने के लिए कब्जे में लेने का प्रमाणपत्र सामानों की निकासी की तारीख से छह महीनों के भीतर प्रस्तुत किया जाएगा।

- (5). कंटेनर (आयात) से निकलने के बाद अंतरण क्षेत्र में पड़े रहने के समय कंटेनरबद्ध कार्गो पर विलंबशुल्क निःशुल्क अवधि की समाप्ति के बाद आयात कार्गो पर प्रभार्य सामान्य विलंबशुल्क प्रभारों के अनुसार कंटेनर से निकाले गए कार्गो पर प्रभार्य होगा।

- (6). घाट से नहीं हटाए गए कार्गो पर विलंबशुल्क

विलंबशुल्क एक पोत/नौमरण से दूसरे पोत में उतराई के पूरा होने के बाद पत्तन में किसी बर्थ से नहीं हटाए गए कार्गो पर प्रभार्य होगा।

क्र.सं.	विवरण	राशि
i..	प्रथम 5 घंटे	निःशुल्क
ii.	6वें से 10वें घंटे तक	रु0 5000 प्रति घंटा अथवा उसका भाग
iii.	11वें से 15वें घंटे तक	रु0 10000 प्रति घंटा अथवा उसका भाग
iv.	16वें घंटे से आगे	रु0 25000 प्रति घंटा अथवा उसका भाग

पत्तन को यह अधिकार है कि वह प्राप्तकर्ता/पोतवणिक की लागत पर कार्गो का स्थानांतरण कर सके।

- (7). विलंबशुल्क उस अवधि के लिए प्रोद्भूत नहीं होगा जिस दौरान पत्तन उपयोक्ता द्वारा अनुरोध किए जाने के समय आयात कार्गो की सुपुर्दगी देने की स्थिति में नहीं हो।

#### 4.6.3 कंटेनरों पर भंडारण प्रभार:

विवरण	दर प्रति कंटेनर प्रति दिन अथवा उसका भाग			
	विदेशगामी (अ.डा. में)		तटीय (रु0 में)	
	20'	40'	20'	40'
लदे हुए और खाली कंटेनर पर भंडारण प्रभार	0.14	0.28	6.25	12.50

सामान्य टिप्पणियां:

- (1). 1 दिन की निःशुल्क अवधि आयात/निर्यात कंटेनरों पर स्वीकृत की जाएगी भले ही कंटेनर खाली अथवा लदे हुए हों। निःशुल्क अवधि की गणना के प्रयोजन के लिए, सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवस और पत्तन के गैर-कार्यदिवस अतिरिक्त होंगे।  
(2). आयात कंटेनरों के लिए निःशुल्क भंडारण अवधि कंटेनर की उतराई के दिन के बाद वाले दिन से शुरू होगी। निर्यात कंटेनर के लिए, निःशुल्क अवधि उस समय से शुरू होगी जब कंटेनर टर्मिनल में प्रवेश करता है।  
(3). परित्यक्त एफसीएल कंटेनरों/पोतवणिक के स्वामित्व वाले कंटेनरों पर भंडारण प्रभार लिखित में परित्याग की सूचना प्राप्त होने की तारीख अथवा कंटेनर की उतराई के दिन से 75 दिन, जो भी पहले हो, तक प्रभार्य होगा परन्तु निम्नलिखित शर्त के अधीन:

- (i). परेषिती किसी भी समय परित्याग का पत्र जारी कर सकता है;

- (ii). यदि परेषिती ऐसा परित्याग पत्र जारी नहीं करने का निर्णय लेता है तो कंटेनर एजेंट/एमएलओ भी परित्याग पत्र जारी कर सकता है परन्तु इस शर्त के अधीन कि - लाइन कार्गो के साथ कंटेनर को अपनी संरक्षा में लेगा और या तो इसे वापिस लेगा अथवा इसे पत्तन परिसर से हटाएगा; और लाइन को कंटेनर की संरक्षा शुरू करने से पहले कार्गो और कंटेनर पर प्रोद्भूत सभी पत्तन प्रभार अदा करने होंगे।
- (iii). कंटेनर एजेंट/एमएलओ जरूरी औपचारिकताएं पूरी करेगा और परिवहन तथा खाली करने की लागत वहन करेगा। विनिर्दिष्ट अवधि के भीतर ऐसी कार्रवाई नहीं करने की स्थिति में, कंटेनर पर भंडारण प्रभार कार्गो की उतराई के लिए शिपिंग लाइनों द्वारा सभी जरूरी कार्रवाईयां पूरी करने तक जरूरी रहेगा।
- (iv). जहां कंटेनर सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा कब्जे में/बंधक बनाया जाता है और 75 दिनों की निर्धारित समयावधि के भीतर खाली नहीं किया जा सकता है, तो भंडारण प्रभार उस दिन से लागू होना बन्द हो जाएगा जब सीमाशुल्क उस कार्गो को छोड़ने का आदेश देता है परन्तु लाइनों को जरूरी औपचारिकताएं पूरी करनी होंगी और परिवहन तथा खाली करने की लागत वहन करनी होगी। अन्यथा, कब्जे में लिए गए/बंधक कंटेनरों को लाइन/परेषिती द्वारा पत्तन परिसर से हटाकर सीमाशुल्क बंध क्षेत्र में ले जाना होगा और उस स्थिति में भंडारण प्रभार ऐसे हटाए जाने के दिन से लागू होगा।
- (4). यदि परिचालनात्मक क्षेत्र उपयोक्ताओं को पट्टे पर दिया जाता है, कंटेनर पर भंडारण प्रभार वसूल नहीं किया जाएगा।
- (5). भंडारण प्रभार उस अवधि के लिए प्रोद्भूत नहीं होगा जिस दौरान वीपीटी उपयोक्ता द्वारा अनुरोध किए जाने के समय आयात कंटेनर की सुपुर्दगी अथवा निर्यात कंटेनर के नौभरण की स्थिति में नहीं हो।

#### 4.7.1 कार्गो प्रहस्तन के लिए प्रभार (लेबर प्रभार):

यहां नीचे निर्धारित प्रहस्तन प्रभार घाटशुल्क की वसूली के अलावा निम्नलिखित कार्गो मदों के लिए प्रभार्य होंगे:

- (i). मशीनरी (आयात)  
(ii). टिम्बर लट्ठे और लकड़ी की वस्तुएं (आयात)  
(iii). बैगों/केसों में रिफ्रेक्टरी कच्चे माल (आयात) और सामान्य कार्गो तथा बैग वाला कार्गो (आयात) की सभी किस्में

मद सं.	विवरण	इकाई	दर (रु० में)
1.	1 टन तक और सहित भार वाले पैकेज/बैग	1000 कि.ग्रा.	36.00
2.	1 टन से अधिक और 3 टन तक और सहित भार वाले पैकेज	1000 कि.ग्रा.	40.00
3.	3 टन से अधिक भार वाले पैकेज	1000 कि.ग्रा.	45.00
4.	बार्ज से घाट तक आयात कार्गो भेजने के लिए प्रयुक्त क्रेन जब पत्तन क्रेन उपलब्ध करवाता है।	1000 कि.ग्रा.	3.50
5.	आयात कार्गो के लिए आपूर्ति बार्ज/लाइटर्स में लेबर प्रहस्तन प्रभार।	1000 कि.ग्रा.	10.00
6.	गोदी क्षेत्र के भीतर एक स्थान से दूसरे स्थान में कंटेनर के स्थानांतरण के लिए।	प्रति कंटेनर प्रति प्रत्येक स्थानांतरण (लदा हुआ अथवा खाली)	161.00

टिप्पणियां:

- (1). मद सं. 1, 2 और 3 के लिए विनिर्दिष्ट प्रहस्तन प्रभारों में उपस्कर किराया प्रभार शामिल हैं।
- (2). (i). यदि ट्रेलरों की आपूर्ति स्टीमर एजेंटों/प्राप्तकर्ताओं अथवा उसके एजेंटों द्वारा (जहां कहीं अपेक्षित हो) टिम्बर लट्ठों के परिवहन के लिए आपूर्ति किए जाते हैं अथवा कोई अन्य सामान्य कार्गो, घाट से अंतरण क्षेत्र तक कंटेनर अतिरिक्त, लेबर प्रभारों की अनुसूची की मद सं. 1, 2 और 3 में विनिर्दिष्ट दरों के अनुसार 20 प्रतिशत की रियायत दी जाएगी।



- (ii). यदि परिचालन केवल तट प्रहस्तन उपसकर की तैनाती को ज़रूरी ठहराता है और स्टीमर एजेंटों/प्राप्तकर्ताओं अथवा उसके एजेंटों द्वारा (जहां कहीं अपेक्षित हो) टिम्बर लट्टों के परिवहन के लिए आपूर्ति किए जाते हैं अथवा कोई अन्य सामान्य कार्गो, घाट से अंतरण क्षेत्र तक कंटेनर अतिरिक्त, लेबर प्रभारों की अनुसूची की मद सं. 1,2 और 3 में विनिर्दिष्ट दरों के अनुसार 20 प्रतिशत की रियायत दी जाएगी।
- (iii). यदि टिम्बर लट्टों सहित आयात सामान्य कार्गो के प्रहस्तन और परिवहन के लिए उपस्कर प्रहस्तन परन्तु कंटेनरों के अलावा, स्टीमर एजेंटों/प्राप्तकर्ताओं अथवा उसके एजेंटों द्वारा (जहां कहीं अपेक्षित हो) आपूर्ति किए जाते हैं, लेबर प्रभारों की अनुसूची की मद सं. 1,2 और 3 पर विनिर्दिष्ट दरों पर 50 प्रतिशत की रियायत दी जाएगी।

#### 4.7.2. आयात अथवा निर्यात कंटेनरों में से किसी कंटेनर के लिए प्रहस्तन प्रभार

20' कंटेनर		40' कंटेनर		40' से अधिक के कंटेनर	
लदा हुआ (रु० में)	खाली (रु० में)	लदा हुआ (रु० में)	खाली (रु० में)	लदा हुआ (रु० में)	खाली (रु० में)
160	120	320	240	360	275

#### 4.7.3. अस्थायी रूप से उतारा गया और उसी पोत द्वारा दोबारा नौमरित किया गया कार्गो:

विवरण	इकाई	दर (रु० में)
जब पत्तन लेबर द्वारा प्रहस्तन किया जाता है	प्रति 1000 कि.ग्रा.	रु० 16.10 पीएस

#### अनुसूची 4.7.1, 4.7.2 और 4.7.3 के लिए सामान्य टिप्पणियाँ।

- (1). कंटेनरों के प्रहस्तन में संयोगिक संचलनों के लिए प्रभार प्रभार्य नहीं होंगे।
- (2). आपूर्ति किए गए उपस्कर के लिए अतिरिक्त प्रभार प्रभार्य होगा।
- (3). रियायती प्रशुल्क के लिए पात्र तटीय कार्गो के प्रहस्तन और घाट से भंडारण यार्ड/भंडारण यार्ड से घाट तक जलयान-तट स्थानांतरण शामिल करते हुए तटीय कंटेनरों के मामले में, उपर्युक्त अनुसूचियों में निर्धारित दरों का 60 प्रतिशत प्रभार्य होगा।
- (4). पत्तन निर्यात कार्गो की संरक्षा शुरू नहीं करेगा।
- (5). पत्तन आयात कार्गो उतारता है, इसको संरक्षा में लेता है, अंतरण स्थान में ले जाता है और लाइटर्स में उतारे गए कार्गो सहित सभी आयात कार्गो की सुपुर्दगी करता है, सिवाय बल्क में कार्गो के, क्रेटों में जीवित पशुओं का नहीं होना और अन्य कार्गो जिसके लिए जलयान से सीधे सुपुर्दगी की पत्तन और सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा विशेष मामलों में अनुमति दी जाती है।
- (6). पत्तन द्वारा प्रहस्तित अस्थायी रूप से उतारे गए कार्गो के मामले में, इन प्रभारों में अनसलिंगिंग, मिलान करना, ढोना, अंतरण शौडों अथवा स्थानों में छटाई।
- (7). घाट बर्थ में बर्थ किए गए पोत अथवा मूरिंग में बर्थ किए गए पोत में से किसी के घाट अथवा लाइटर्स में अस्थायी रूप से उतारे गए कार्गो के मामले में, कार्गो जलयान के व्ययों, जोखिम और जिम्मेदारी पर होगा।
- (8). खंड 4.7.1 में मद सं. 4 में विनिर्दिष्ट प्रभार 5 टन और उससे अधिक की प्रत्येक लिफ्ट के लिए लागू नहीं होंगे।
- (9). खाली अथवा लदे हुए में से किसी कंटेनर के स्थानांतरण के लिए प्रभार जलयान स्वामी/स्टीमर एजेंट द्वारा देय होगा। कंटेनर के परिवहन के लिए ट्रैक्टर-सह-ट्रेलर जलयान संबद्ध स्वामी/स्टीमर एजेंट द्वारा आपूर्ति की जाएगी।

#### 4.7.4. कार्गो प्रहस्तन डिवीजन (सीएचडी) से कार्गो प्रहस्तन कामगारों की सेवाएं प्राप्त करने के लिए प्रभारों की वसूली

##### 4.7.4.1. समय दर मजदूरी पर लेवी

विवरण	समय दर मजदूरी पर वसूली का प्रतिशत
वैगन उतराई के लिए कार्गो प्रहस्तन कामगारों की सेवाएं प्राप्त करने वाले थर्मल कोयले सहित कार्गो प्रहस्तन प्रभाग से कार्गो प्रहस्तन वर्कर की सेवाएं प्राप्त करने वाले सभी कार्गो के लिए।	234%

#### टिप्पणियाँ:

1. उपर्युक्त निर्दिष्ट लेवी प्रचलित मजदूरी निपटान/प्रोत्साहन योजना के तत्संबंधी खंडों के अनुसार कामगारों को देय समय दर मजदूरी और पीस दरों के अलावा है।

2. उपर्युक्त लेवी नौमरकों द्वारा वीपीटी को देय है।

#### 4.7.4.2. विशेष लेवी

विवरण	समय दर मजदूरी पर विशेष वसूली का प्रतिशत
कार्गो प्रहस्तन कामगार की सेवाएं प्राप्त करने वाले सभी कार्गो और वैगन उतराई के लिए कार्गो प्रहस्तन कामगारों की प्रहस्तन सेवा प्राप्त करने वाले थर्मल कोयले पर भी।	31%

टिप्पणी:

ऊपर निर्धारित विशेष लेवी कार्गो के प्रहस्तन के लिए सीएचडी से कामगारों की तैनाती के लिए उपर्युक्त अनुसूची 4.7.4.1 में निर्धारित लेवी के अलावा प्रभाय होगी।

#### खंड - 5

#### क्रॉफ्ट / उपस्कर के किराये के लिए प्रभार

5.1. फ्लोटिंग क्रेन प्रभार:

5.1.1. 150 टन फ्लोटिंग क्रेन:

मद सं.	पैकेज का भार अथवा प्रभार की प्रकृति	इकाई	दर (रु० में)	दर रु० में द्वितीय परिचालन के लिए
1.	50 टन तक	प्रति घंटा अथवा उसका भाग	रु० 2001 प्रति घंटा अथवा उसका भाग परन्तु न्यूनतम रु० 4002/-	रु० 1000.50 प्रति घंटा अथवा उसका भाग परन्तु न्यूनतम रु० 2001/-
2.	50 टन से अधिक परन्तु 60 टन से अधिक नहीं।	प्रति टन अथवा उसका भाग	862.50	431.25
3.	60 टनो से अधिक।	- उपरोक्त -	1150.00	575.00
4.	जब क्रेन की मांग की जाती है परन्तु उपयोग नहीं किया जाता है और पत्तन के सामान्य कार्य घंटों के दौरान 2 घंटों का स्पष्ट नोटिस दिए बिना मांगपत्र रद्द नहीं किया जाता है।	प्रति मांगपत्र	3990.50	-
5.	विराम के लिए यदि क्रेन लिफ्ट किए जाने के लिए निष्क्रिय रखी जाती है अथवा लिफ्ट स्लिंगिंग के लिए तैयार नहीं होते हैं।	प्रति घंटा अथवा उसका भाग	1995.25	-
6.	नियम के उल्लंघन अर्थात् एक समय में केवल एक लिफ्ट के लिए जुर्माना उतराई अथवा लदाई के लिए स्लिंग होगा।	प्रति उल्लंघन	1426.00	-
7.	बार्ज रूप में क्रेन डैक के उपयोग के लिए अतिरिक्त प्रभार।	प्रति लदा हुआ फेरा	2990.00	-
8.	नियमित उतराई, नौमरण और कार्गो की सुपुर्दगी से इतर किसी प्रयोजन के लिए क्रेन के इस्तेमाल के लिए।	प्रति घंटा अथवा उसका भाग	12937.50	-
9.	हैचों में कार्य करने के लिए पोत के बोर्ड पर उपस्कर का रखा जाना/हटाना (केवल कार्गो प्रहस्तन के लिए)	- उपरोक्त -	1150.00	-
10.	एफएच के सनकन ट्रॉलरों को उठाने के प्रयोजन के लिए क्रेन के उपयोग हेतु।	प्रति घंटा अथवा उसका भाग	3500.00	-

## 5.1.2. 60 टन फ्लोटिंग क्रेन

मद सं.	पैकेज का भार अथवा प्रभार की प्रकृति	इकाई	दर (रु० में)	दर रु० में द्वितीय परिचालन के लिए
1.	50 टन तक	प्रति घंटा अथवा उसका भाग	रु० 2001 प्रति घंटा अथवा उसका भाग परन्तु न्यूनतम रु० 4002/-	रु० 1000.50 प्रति घंटा अथवा उसका भाग परन्तु न्यूनतम रु० 2001/-
2.	50 टन से अधिक परन्तु 60 टन से अधिक नहीं।	प्रति टन अथवा उसका भाग	862.50	431.25
3.	जब क्रेन की मांग की जाती है परन्तु उपयोग नहीं किया जाता है और पत्तन के सामान्य कार्य घंटों के दौरान 2 घंटों का स्पष्ट नोटिस दिए बिना मांगपत्र रद्द नहीं किया जाता है।	प्रति मांगपत्र	3990.50	--
4.	विराम के लिए, यदि क्रेन लिफ्ट किए जाने के लिए निष्क्रिय रखी जाती है अथवा लिफ्ट स्लिंगिंग के लिए तैयार नहीं होते हैं।	प्रति घंटा अथवा उसका भाग	1995.25	--
5.	नियम के उल्लंघन अर्थात् एक समय में केवल एक लिफ्ट के लिए जुमाना उतराई अथवा लदाई के लिए स्लिंग होगा।	प्रति उल्लंघन	575.00	--
6.	बार्ज रूप में क्रेन डैक के उपयोग के लिए अतिरिक्त प्रभार।	प्रति लदा हुआ फेरा	2990.00	--
7.	नियमित उतराई/ नौभरण और कार्गो की सुपुर्दगी से इतर किसी प्रयोजन के लिए क्रेन का प्रति उपयोग।	प्रति घंटा अथवा उसका भाग	5692.50	--

## टिप्पणियां:

- (1). ऊपर निर्धारित प्रभार में क्रेन के हॉलेज और मूरिंग के लिए प्रभार शामिल हैं।
- (2). जब मांग की जाती है, पूर्ण प्रभार का भुगतान करना होगा भले ही क्रेन का उपयोग किया जाता है अथवा नहीं, जब तक कि मांगपत्र रद्द करने के लिए 2 घंटे का साफ नोटिस नहीं दिया जाता।
- (3). केवल किसी समय एक लिफ्ट उतराई अथवा लदाई के लिए स्लिंग किया जाएगा। परन्तु जब दो या अधिक लिफ्ट एक स्लिंग में उतारे जाते हैं अथवा क्रेन द्वारा लादे जाते हैं, तो ऐसी लिफ्ट के कुल भार पर लागू दर पर क्रेनेज प्रभार वसूली-योग्य है। इसके अलावा, जुमाना उपर्युक्त दरों पर प्रभार्य होगा।
- (4). पृथक मांगपत्र बार्ज रूप में क्रेन डैक के उपयोग के लिए दिया जाएगा। क्रेन डैक प्रभार मांगपत्र के समय से प्रभार्य होगा और उसके रद्दीकरण के समय तक प्रभार्य होगा। तथापि, क्रेन डैक बार्ज रूप में उपयोग के लिए आपूर्ति नहीं की जाएगी।
- (5). किराया प्रभार किरायेदार को फ्लोटिंग क्रेन उपलब्ध करवाए जाने से पत्तन प्राधिकारियों को वापस सौंपे जाने तक प्रभार्य होगा। फ्लोटिंग क्रेन शीघ्र उपलब्ध करवाई जाएगी किराये के प्रयोजन के लिए मूविंग शुरू करने से आधार में वापस आने तक। टर्गों को प्राप्त करने के लिए प्रतीक्षा अवधि, यदि कोई हो, किराया अवधि के अलावा होगी।
- (6). मरम्मतों के लिए वर्कशाप में जलयान के गियर अथवा पोतांतरण अथवा समान बॉटम कार्गो अनुवर्ती पुनः लिफ्टिंग के लिए भारी लिफ्ट क्रेन द्वारा उतराई की जाती है, उसके लिए प्रभार पोत से उतराई के प्रथम परिचालन के लिए उपर्युक्त दरों पर अलग से वसूल किए जाएंगे और घाट से पुनः लिफ्टिंग के अनुवर्ती परिचालन के लिए उपर्युक्त दरों का आधा वसूल किया जाएगा और इसे जलयान के बोर्ड पर रखा जाएगा।
- (7). विराम अवधि की गणना करने के प्रयोजन के लिए, लिफ्टों को तैयार रखने में होने वाले विलंबों को कवर करने के लिए 15 मिनट की अतिरिक्त अवधि दी जाएगी, बिना इसे ध्यान में रखे कि दो या अधिक लिफ्ट एक साथ प्रहस्तित की जाती हैं। ऐसा विराम लिफ्ट प्रहस्तित किए जाने तक गिना जाएगा।

## 5.1.3 निजी परिचालकों द्वारा संस्थापित हारबर मोबाइल क्रेनों के उपयोग के लिए प्रभार

- (i). शुष्क बल्क कार्गो के लिए:

औसत दैनिक क्रेन निष्पादन (मीट्रिक टन में)	अधिकतम दर प्रति टन (रु० में)	
	विदेशी	तटीय
9500-10499	28.25	16.95
10500-11499	29.91	17.95
11500-12499	31.57	18.94
12500	33.23	19.94
12501-13500	34.89	20.94
13501-14500	36.55	21.93
14501-15500	38.21	22.93

टिप्पणी:

ऊपर यथा निर्दिष्ट संवर्धनात्मक अधिकतम दरें परिकलित करने के लिए, प्रथम हजार टनों के लिए आधार दर 105 प्रतिशत तक बढ़ाई गई थी और दूसरे हजार टन के लिए दर आधार दर के 110 प्रतिशत तक बढ़ाई गई थी। तीसरे हजार टन के लिए दर आधार दर में 115 प्रतिशत तक बढ़ाते हुए निर्धारित की गई थी। यही कार्यपद्धति 15500 टन से अधिक दर परिकलित करने के लिए भी अंगीकृत की जाएगी। इसी प्रकार, 9500 टन से कम निष्पादन के लिए अधिकतम दरें आधार दर में तदनुसार कमी करते हुए परिकलित की जाएगी।

(ii). ब्रेक-बल्क कार्गो के लिए:

(क). स्टील और बैग कार्गो

औसत दैनिक क्रेन निष्पादन (मीट्रिक टन में)	अधिकतम दर प्रति टन (रु० में)	
	विदेशी	तटीय
5000-5999	65.78	39.47
6000	69.24	41.55
6001-7000	72.70	43.63

टिप्पणी: ऊपर यथा निर्दिष्ट संवर्धनात्मक अधिकतम दरें परिकलित करने के लिए, प्रथम हजार टनों के लिए आधार दर 105 प्रतिशत तक बढ़ाई गई थी। यही कार्यपद्धति 7000 टन से अधिक दर परिकलित करने के लिए भी अंगीकृत की जाएगी। इसी प्रकार, 5000 टन से कम निष्पादन के लिए अधिकतम दरें आधार दर में तदनुसार कमी करते हुए परिकलित की जाएगी।

(ख). अन्य:

औसत दैनिक क्रेन निष्पादन (मीट्रिक टन में)	अधिकतम दर प्रति टन (रु० में)	
	विदेशी	तटीय
2750-3749	105.31	63.18
3750	110.85	66.51
3751-4750	116.39	69.84

टिप्पणी: ऊपर यथा निर्दिष्ट संवर्धनात्मक अधिकतम दरें परिकलित करने के लिए, प्रथम हजार टनों के लिए आधार दर 105 प्रतिशत तक बढ़ाई गई थी। यही कार्यपद्धति 4750 टन से अधिक दर परिकलित करने के लिए भी अंगीकृत की जाएगी। इसी प्रकार, 2750 टन से कम निष्पादन के लिए अधिकतम दरें आधार दर में तदनुसार कमी करते हुए परिकलित की जाएगी।

टिप्पणियां:

(i). औसत बर्थ-दिवस आउटपुट की गणना के लिए सूत्र निम्नवत् है:

एचएमसी द्वारा लादी/उतारी गई कुल मात्रा

X 24 घंटे

शुरूआत से पूरा करने तक पोत से लिया गया कुल समय

(ii). कार्गो की लदाई/उताराई के शुरू होने से पूरा होने तक पोत के लिए औसत बर्थ-दिवस आउटपुट के अनुसार, क्रेन किराया प्रभार की उपयुक्त दर लादे गए/उतारे गए कार्गो की पूर्ण मात्रा के लिए पत्तन उपयोक्ताओं से वसूल करने के लिए चुनी जाएगी।

- (iii). यदि एक एचएमसी दूसरे एचएमसी अथवा ईएलएल क्रेनों के साथ कार्य करता है, क्रेन के लिए बर्थ-दिवस आउटपुट एचएमसी के लदाई मीटर द्वारा यथा रिकार्ड की गई मात्रा के आधार पर निर्धारित किया जाएगा।
- (iv). एक घंटे से अधिक के लिए क्रेन खराब होने के मामले में पोत के बर्थ छोड़ने तक, एचएमसी द्वारा प्रहस्तित मात्रा क्रेन कार्य घंटों द्वारा विभाजित ब्रेक-डाउन से पहले लादे गए/उतारे गए कार्गो और 24 से गुणा को लेखा में लेते हुए निर्धारित की जाएगी।
- (v). एचएमसी पर अनारोप्य कारणों से एक ही बार में दो घंटों से अधिक के लिए एचएमसी के परिचालन को रोकने के मामले में, पोत में क्रेन परिचालन का कुल समय की गणना करते समय उपयुक्त भत्ता क्रेन के लिए स्वीकार्य होगा। 2 घंटों से कम के लिए एचएमसी का रुकना उपर्युक्त प्रयोजन के लिए विचारार्थ नहीं लिया जाएगा। एचएमसी पर आरोप्य रुकावटों के लिए कोई भत्ता स्वीकार्य नहीं होगा। एचएमसी की गणना के दौरान लदाई/उताराई परिचालनों में सभी विराम दैनिक पोत निष्पादन रिपोर्ट में पोत के नौभरण द्वारा प्रमाणित किए जाने अपेक्षित हैं।
- (vi). यदि पोत का स्थानांतरण एचएमसी की खराबी/गैर निष्पादन की वजह से जरूरी हो जाता है, बर्थ से लंगरगाह तक स्थानांतरण प्रभार ₹ 1,00,000/- (रुपये एक लाख केवल) के जुर्माने के अलावा क्रेन परिचालक से वसूल किए जाएंगे। ऐसे वसूल किए गए स्थानांतरण प्रभार पोत के एजेंट को वापस किए जाएंगे जब जुर्माना पत्तन द्वारा रखा जाएगा।
- (vii). औसत आउटपुट पर विवाद के मामले में, पत्तन न्यास का निर्णय अंतिम एवं बाध्यकारी होगा।

## 5.2. टोवेज प्रभार:

### 5.2.1. टोवेज प्रभार (पत्तन सीमाओं के भीतर):

मद सं.	विवरण	इकाई	दर	
			विदेशगामी पोत (अ.डा. में)	तटीय पोत (₹ में)
1.	30 टन बीपी तक टग	प्रति घंटा अथवा उसका भाग (परन्तु न्यूनतम दो घंटे)	284.12	7594.50
2.	30 टन बीपी से अधिक टग		568.25	15189.30

### टिप्पणियां:

- (1). टग किराया प्रभार टग द्वारा पत्तन जेट्टियां छोड़ने से जेट्टियों में वापस लौटने तक परिकलित किया जाएगा।
- (2). पार्टी की मांग पर स्टैंड बाइ टगों की व्यवस्था के लिए उपर्युक्त अनुसूची में निर्धारित दरों के 70 प्रतिशत की दर से वसूल किया जाएगा।
- (3). इस अनुसूची में निर्धारित टोवेज प्रभार पाइलटेंज तथा स्थानांतरण परिचालन से इतर टगों के किराये के लिए हैं।

## 5.3 गैंग के साथ मूरिंग बोट/पाइलट लॉच किराया/पाइलट शुल्क:

मद सं.	विवरण	इकाई	दर (₹ में)
1.	गैंग के साथ मूरिंग बोट	प्रथम 4 घंटों अथवा उसके भाग के लिए	361.10
		प्रत्येक अतिरिक्त घंटे अथवा उसके भाग के लिए	135.70
2.	पाइलट लॉच	प्रति संचलन	2034.00

## 5.4 आंतरिक हारबर में निकर्षण से डम्पिंग ग्राउंड तक बाजों, लदे हुए बाजों/खाली बाज "निकर्षक" आदि के स्थानांतरण के लिए उपलब्ध करवाए गए पाइलट और पाइलट लॉचों की सेवाओं हेतु दरें।

मद सं.	विवरण	दर प्रति संचलन (₹ में)
1.	आंतरिक हारबर से विनियुक्त क्षेत्र (ओएच) तक लदे हुए बाजों के संचलन के लिए पाइलट लॉच हेतु किराया प्रभार	₹ 2034.00
2.	आंतरिक हारबर में विनियुक्त निकर्षण क्षेत्र में खाली बाजों के संचलन को पूरा करने के लिए पाइलट लॉच के लिए किराया प्रभार	₹ 2034.00

- 5.5 (अन्य उपयोग अर्थात् बाजों से/को कार्गो प्रहस्तन, गैस-कार्गो परिचालनों के लिए) बिजली क्रेन प्रभार जब बर्थ किराये के अधीन वसूल नहीं किया जाता है

मद सं.	विवरण	इकाई	दर (रु० में)	न्यूनतम प्रभार (रु० में)
1.	10 टन बिजली घाट क्रेन	प्रति घंटा अथवा उसका भाग	414.00	828.00
2.	15 टन बिजली घाट क्रेन	प्रति घंटा अथवा उसका भाग	2800.00	5600.00
3.	20 टन बिजली घाट क्रेन	प्रति घंटा अथवा उसका भाग	3150.00	6300.00

#### टिप्पणियां:

- (1). ये प्रभार केवल क्रेनों के कार्य के लिए प्रभार कवर करते हैं। स्लिंगिंग और अस्लिंगिंग और क्रेन की पहुंच के भीतर लदाईयां किरायेदार की जिम्मेदारी होंगी।  
 (2). इन प्रभारों की गणना के प्रयोजन के लिए, पत्तन की वजह से उपस्करों की खराबी अतिरिक्त है।

#### 5.6 मूरिंग क्रेन प्रभार:

मद सं.	विवरण	इकाई	दर (रु० में)	न्यूनतम प्रभार (रु० में)
1	मोबाइल क्रेन (45 टन तक क्षमता)	प्रति घंटा अथवा उसका भाग	488.75	977.50
2	मोबाइल क्रेन (75 टन तक क्षमता)	प्रति घंटा अथवा उसका भाग	1207.50	2415.00

#### 5.7 फोर्क लिफ्ट ट्रक/टॉप लिफ्ट केरियर प्रभार:

मद सं.	विवरण	इकाई	दर (रु० में)
1.	5000 कि.ग्रा. तक और सहित के फोर्कलिफ्ट ट्रक	आठ घंटे अथवा उसका भाग की प्रति पारी	2172.00
2.	10 टन और 12 टन डीजल फोर्कलिफ्ट ट्रक	आठ घंटे अथवा उसका भाग की प्रति पारी	5000.00

#### 5.8 चालित वैगन धर्मकांटा (100 टन)

100 टन क्षमता पिट के उपयोग के लिए प्रभार घटाव 8 पहियों की प्रति वैगन के लिए रु० 10/- की दर से चालित धर्मकांटा।

#### खंड - 6

#### लाइसेंस (मंडारण) शुल्क के लिए प्रभार

मद सं.	विवरण	इकाई	दर (रु० में)	दंडात्मक दर (रु० में)
1.	शेडों के लिए लाइसेंस शुल्क: जी.सी.बी. के पीछे भांडागार सहित अन्तरण शेड और मंडारण शेड, भांडागार और सभी ढके हुए स्थान।	प्रति 100 वर्ग मीटर	1115.85 प्रति सप्ताह अथवा उसका भाग	2231.70
2.	खुले स्थान के लिए लाइसेंस शुल्क	प्रति 100 वर्ग मीटर	115.35 प्रथम सप्ताह अथवा उसके भाग के लिए और 90.55 अगले सप्ताह अथवा उसके भाग तथा आगे के लिए	181.10

3.	टी-2 शैड के प्रथम तल के लिए लाइसेंस शुल्क	प्रति 100 वर्ग मीटर	625.00 प्रति सप्ताह अथवा उसका भाग	1250.00
----	-------------------------------------------	---------------------	-----------------------------------	---------

## टिप्पणियां:

- (1). भंडारण स्थानों के आबंटन/नवीकरण के लिए आवेदनपत्र पहले दिया जाएगा और प्रभार पहले भुगतान किए जाएंगे। तथापि, यदि आवेदन की प्राप्ति और नवीकरणों के लिए पत्तन प्रभारों के भुगतान में विलंब हो तो विलंबित भुगतान के लिए बिना ब्याज के एक सप्ताह की अधिकतम अवधि के लिए कंडमड किया जाएगा। बिना वैध लाइसेंस अधिग्रहण अनाधिकृत अधिग्रहण माना जाता है और प्रभार्य दरों से दोगुना वसूला जाता है।
- (2). अधिग्रहणों को अनाधिकृत अधिग्रहण माना जाएगा जब कार्गो बिना आबंटन के स्टेक किया जाता है अथवा जब 15 दिनों का अग्रिम नोटिस देने के बाद भी क्षेत्र खाली नहीं किए जाते हैं। ऐसी स्थिति में, लाइसेंस शुल्क निर्धारित दर के पांच गुना पर वसूल किया जाएगा।

खंड-7

## अन्य सेवाओं के लिए प्रभार

## 7.1. पोतों को जल आपूर्ति के लिए प्रभार:

मद सं.	विवरण	इकाई	विदेशगामी पोत (अ.डा. में)	तटीय पोत (रु में)
1.	तट पर पोत को पानी की आपूर्ति	प्रति 1000 लिटर अथवा उसका भाग	3.241 [न्यूनतम 16.205 अमेरिकी डॉलर के अधीन]	86.65 (न्यूनतम रु 433.15 के अधीन)
2.	बाज द्वारा पोतों को पानी की आपूर्ति	प्रति 1000 लिटर अथवा उसका भाग	4.182 [न्यूनतम 20.912 अमेरिकी डॉलर के अधीन]	111.80 (न्यूनतम रु 559.00 के अधीन)

## टिप्पणियां:

1. उत्तरी आर्म (ईक्यू 1 से ईक्यू 4, डब्ल्यूक्यू 1 से डब्ल्यूक्यू 3) में बर्थों पर पोतों के लिए पानी की आपूर्ति हेतु ट्रेड को अपनी व्यवस्था करने की अनुमति है।
2. पानी की आपूर्ति के लिए निर्धारित प्रभारों के 50 प्रतिशत के समकक्ष सेवा प्रभार मांग किए गए और पोत द्वारा नहीं किए गए पानी पर प्रभार्य होंगे बशर्त नहीं ली गई मात्रा पोत द्वारा मांगी गई मात्रा के 10 प्रतिशत से अधिक हो। मूरिंग पर पानी की आपूर्ति के लिए प्रभारों में पानी बाजों और होजों की सेवाएं शामिल होंगी।

## 7.2. फायर फ्लोट प्रभार:

मद सं.	विवरण	इकाई	दर [रु में]	न्यूनतम प्रभार [रु में]
1.	साल्वेज और अन्य प्रयोजनों के लिए	प्रति घंटा	693.56	2080.70
2.	अस्थायी ड्यूटियों के लिए	प्रति घंटा	347.05	1387.00

## 7.3. अग्नि शमन प्रभार:

मद सं.	विवरण	इकाई	दर (रु में)
1.	फायर टैंडर (सभी प्रकार के फायर टैंडर)	प्रति घंटा	600.00

## टिप्पणियाँ:

- (1). पत्तन सीमाओं में पड़े जलयानों में अग्निशमकों के लिए कोई प्रभार नहीं वसूल किया जाएगा।
- (2). इन प्रभारों में स्टाफ प्रभार और उनका समयोपरि शामिल है।

## 7.4 ट्रेल अथवा पम्प

मद सं.	विवरण	इकाई	दर (रु० में)
1.	सभी प्रकार के पम्पों के लिए	प्रति घंटा	300.00

## 7.5 विविध प्रभार:

मद सं.	विवरण	इकाई	दर (रु० में)
1.	योकोहामा फंडर्स	प्रति दिन अथवा उसका भाग	1064.00
2.	छिड़काव और सफाई सहित प्रदूषण नियंत्रण प्रभार (अभियांत्रिक प्रणाली द्वारा प्रहस्तित कार्गो अर्थात् लौह अयस्क, गुट्टिकाएं, अल्युमिनियम और उर्वरक बर्ध में कार्गो के अलावा)		
	शुष्क बल्क के लिए	प्रति टन अथवा उसका भाग	1.50
	ब्रेक बल्क के लिए	प्रति टन अथवा उसका भाग	0.50
3.	60 टन सड़क धर्मकांटा		
	प्रति ट्रक (लदा हुआ अथवा खाली)		11.50
	प्रति ट्रेलर (खाली)		11.50
	प्रति ट्रेलर (लदा हुआ)		23.00
4.	फंडर्स का स्थानांतरण	प्रति स्थानांतरण	10,000.00
5.	बंकर बाजो/पोत के माध्यम से आपूर्तित बंकरों पर लेवी	प्रति के.एल.	6.00
6.	बिलों की डुप्लीकेट प्रति	प्रत्येक प्रति	50.00
7.	भुगतान/भारतोलन का प्रमाणपत्र	प्रत्येक प्रमाणपत्र	50.00
8.	संशोधन प्रति	प्रत्येक संशोधन	50.00
9.	दरमान	प्रत्येक फ्लॉपी/कॉम्पेक डिस्क/हार्ड कॉपी	100.00
10.	बर्थिंग कार्यक्रम की आपूर्ति		
	टीएम के कार्यालय में डाक व्यय के बिना	प्रति कॉपी प्रति वर्ष	1000.00
	डाक व्यय के साथ	प्रति कॉपी प्रति वर्ष	3000.00
	अतिरिक्त प्रति	प्रति कॉपी प्रति वर्ष	250.00

## 7.6. शुष्क गोदीकरण प्रभार:

## 7.6.1.1 विशाखापत्तनम पत्तन न्यास आंतरिक हारबर में शुष्क गोदी के उपयोग के लिए:

मद सं.	विवरण	इकाई	विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर में)	तटीय पोत (रु० में)
1.	पहले दिन से 14वें दिन	प्रति दिन	995.13	27,967.00
2.	15वें से 30वें दिन तक	प्रति दिन	1492.21	41,937.00
3.	31वें दिन से आगे	प्रति दिन	1990.25	55,934.00

## टिप्पणियाँ:

- (1). उपर्युक्त प्रभारों में शिपराइट और पम्पिंग प्रभार शामिल हैं परन्तु साफ पानी की आपूर्ति, क्रेनों, बिजली लाइटों और अन्य सुविधाओं के लिए प्रभार शामिल किए गए हैं।



- (2). समय की गणना उस पल से की जाती है जब पोत का कोई हिस्सा गेट लाइन से गुजरता है जब सम्पूर्ण पोत प्रवेश करता या डैक छोड़ता है।
- (3). दिन अर्थात् टिप्पणी 2 में निर्धारित समय से परिकलित 24 घंटे अथवा उसका भाग की अवधि।
- (4). वीपीटी का यह अपना विवेकाधिकार होगा कि वह एक से अधिक पोत को उसी समय शुष्क गोदी के उपयोग की अनुमति दे। ऐसे अवसरों पर, पोत के गोदी प्रभार, जो अन्य पोत अथवा पोतों की अपेक्षा पहले उसकी मरम्मत पूरी करता है, और जिसकी अगोदीकरण विलंबित हो, बाद में मरम्मत के पूरा नहीं होने की वजह से, उस दिन के आखिर तक वसूल किया जाएगा जब उस पोत पर कार्य पूरा हो जाता है। कार्य के पूरा होने अथवा पोत विशेष के बीच समय और सभी पोतों का अंतिम अगोदीकरण 'डाइज-नॉन' माना जाएगा।
- (5). जब गोदी का उपयोग एक ही बार में निजी पार्टियों अथवा सरकार के अन्य विभागों अथवा पोत से संबंधित दो अथवा अधिक क्रॉफ्टों द्वारा किया जाता है तो कुल प्रभार आनुपातिक रूप में वसूल किया जाएगा, अधिग्रहीत निम्नतम क्षेत्र के आधार पर वीपीटी द्वारा निर्णीत अनुपात पर परन्तु प्रत्येक पोत के लिए निर्धारित प्रभारों से अनाधिक सीमा तक। प्रभारों के प्रभाजन में वीपीटी का निर्णय अंतिम होगा।

#### 7.6.1.2 गोदी प्रखंड तैयारी प्रभार:

(रु० में प्रति पोत)

क्र. सं.	विवरण	इकाई दर	50 मीटर तक पोत की लम्बाई	50 मीटर से अधिक और 100 मीटर तक पोत की लम्बाई	100 मीटर से अधिक पोत की लम्बाई
(i).	फ्लैट बॉटम पोत	समेकित दर	70,000/-	87,500/-	1,05,000/-
(ii).	शेप वाले पोत		1,20,000/-	1,60,000/-	2,00,000/-

#### टिप्पणियां:

गोदी प्रखंड तैयारी प्रभारों में कील ब्लॉकों की तैयारी के लिए सामग्रियों सहित सभी लागत शामिल होंगी। उपर्युक्त प्रभारों में बिल्ज ब्लॉकों की तैयारी को शामिल नहीं किया गया है जिसके लिए पोत स्वामी द्वारा आपूर्ति किया जाने वाला सामान अपेक्षित हो।

#### 7.6.1.3. समेकित गोदीकरण और अगोदीकरण प्रभार:

- (i). समेकित गोदीकरण और अगोदीकरण प्रभार प्रत्येक विदेशी पोत के लिए 2117.95 अमेरिकी डॉलर और प्रत्येक तटीय पोत के लिए रु० 59,523/- प्रभार्य होगा।
- (ii). दूसरे गोदीकरण के मामले में, 767.22 अमेरिकी डॉलर प्रति विदेशगामी पोत और रु० 21,532/- प्रति तटीय पोत की दर प्रभार्य होगी।

#### 7.6.1.4 प्रखंड स्थानांतरण प्रभार:

प्रखंड स्थानांतरण प्रभार वास्तविकताओं पर प्रभार्य होंगे।

#### 7.6.2. विशाखापत्तनम फिशिंग हारबर:

##### 7.6.2.1. अभियंत्रिकृत फिशिंग बोटों/ट्रालरों (छोटे और बड़े) के लिए समेकित प्रभार

क्र.सं.	विवरण	इकाई	भुगतान की बारम्बारता	दर प्रति माह (रु० में)
1.	अभियंत्रिकृत फिशिंग बोट	प्रति बोट	प्रति कैलेंडर माह	200.00
2.	14 एनआरटी तक फिशिंग ट्रॉलर (छोटे)	प्रति ट्रॉलर	प्रति कैलेंडर माह	1500.00
3.	14 एनआरटी से अधिक के फिशिंग ट्रॉलर (बड़े)	प्रति ट्रॉलर	प्रति कैलेंडर माह	3000.00

#### टिप्पणियां:

- (1). उपर्युक्त समेकित प्रभारों में पत्तन देयताएं, बर्ध किराया और घाटशुल्क शामिल हैं।

- (2). कैलेंडर माह के दौरान फिशिंग हारबर में दिनों के विराम के बावजूद समेकित प्रभार वसूल किए जाते हैं।
- (3). सरकारी सर्वेक्षण/ट्रेनिंग पोतों अर्थात् सिफनेट के लिए, मरीन संसाधनों के वैज्ञानिक सर्वेक्षण और ट्रेनिंग परिचालनों के लिए शामिल/तैनात एफएसआई और सीआईएफटी, यथा नीचे विनिर्दिष्ट बर्थ किराया लागू है और तीन सरकारी सर्वेक्षण/ट्रेनिंग पोतों पर कोई पत्तन घाटशुल्क प्रभार वसूल नहीं किया जाता है।

क्र.सं.	विवरण	इकाई	बर्थ किराया प्रति दिन (रु० में)
1.	14 एनआरटी तक फिशिंग ट्रॉलर (छोटे)	प्रति दिन अथवा उसका भाग प्रति ट्रॉलर	67.64
2.	14 एनआरटी से अधिक के फिशिंग ट्रॉलर (बड़े)	प्रति दिन अथवा उसका भाग प्रति ट्रॉलर	101.57

- (4). फिशिंग ट्रॉलर्स/बोट जो फिशिंग से इतर गतिविधियों के लिए शामिल होती हैं, फिशिंग बोटों/ट्रॉलरों के लिए लागू प्रभारों के लिए हकदार नहीं होगी।

#### 7.6.2.2 पाइलेज शुल्क के लिए अनुसूची:

"यदि अभियंत्रित फिशिंग बोट/फिशिंग ट्रॉलर्स (छोटे और बड़े) नौचालन के लिए पत्तन की सेवाओं की अपेक्षा करते हैं तो विदेशगामी पोत के लिए 472.50 अमेरिकी डॉलर और तटीय पोतों के लिए रु० 12629.90 के समेकित पाइलेज शुल्क प्रभार्य होंगे।"

#### 7.6.2.3 फिशिंग ट्रॉलरों (छोटे अथवा बड़े) टग के उपयोग सहित, के लिए स्थानांतरण प्रभारों की अनुसूची:

क्र.सं.	विवरण	इकाई	विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर में)	तटीय पोत (रु० में)
1.	14 एनआरटी तक फिशिंग ट्रॉलर (छोटे)	प्रत्येक परिचालन के लिए	4.75	126.95
2.	14 एनआरटी से अधिक के फिशिंग ट्रॉलर (बड़े)	प्रत्येक परिचालन के लिए	13.30	355.50

स्थानांतरण प्रभारों से संबंधित सामान्य टिप्पणियां:

- (1). 'स्थानांतरण' का अर्थ उसी हारबर के भीतर अथवा आंतरिक हारबर से बाह्य हारबर अथवा विलोमतः फिशिंग ट्रॉलरों (छोटे अथवा बड़े) का संचालन
- (2). स्थानांतरण प्रभारों में टगों के उपयोग सहित मूरिंग और अमूरिंग के लिए प्रभार शामिल हैं।

#### 7.6.2.4 अभियंत्रित बोटों/फिशिंग ट्रॉलरों (छोटे और बड़े) के स्लिपिंग इन और स्लिपिंग आउट प्रभार

क्र.सं.	विवरण	दर (रु० में) दोनों परिचालनों के लिए
1.	अभियंत्रित फिशिंग बोट	2,800.00
2.	14 एनआरटी तक फिशिंग ट्रॉलर (छोटे)	11,000.00
3.	14 एनआरटी से अधिक के फिशिंग ट्रॉलर (बड़े)	28,000.00

#### 7.6.2.5 पहुंच जेट्टियों से स्लिपवे कॉम्प्लेक्स और फिशिंग हारबर शुल्क गोदी सहित स्लिपवे कॉम्प्लेक्स के लिए स्लिपवे मरम्मत बर्थ किराया प्रभार

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति दिन (रु० में)
1.	अभियंत्रित फिशिंग बोट	[i] पहले दिन के लिए रु० 300.00 [ii] 2 <sup>रें</sup> दिन से आगे रु० 150.00
2.	14 एनआरटी तक फिशिंग ट्रॉलर (छोटे)	550.00
3.	14 एनआरटी से अधिक के फिशिंग ट्रॉलर (बड़े)	1200.00

टिप्पणी: स्लिपवे कॉम्प्लेक्स में सभी प्रकार की सेवाओं के लिए प्रभार अग्रिम रूप में जमा किए जाएंगे।

**7.6.2.6. फिशरीज हारबर में शुष्क गोदी के लिए गोदीकरण और अगोदीकरण प्रभार**

दोनों परिचालनों के लिए गोदीकरण और अगोदीकरण प्रभार ₹ 44,000/- प्रतिदिन।

**7.6.2.7. फिशिंग हारबर में शुष्क गोदी के लिए शुष्क गोदीकरण प्रभार।**

(i).	प्रथम दिन के लिए	₹ 16,000/- per day
(ii).	2वें दिन से 10वें दिन	₹ 13,000/- per day
(iii).	11वें दिन से 20वें दिन	₹ 16,000/- per day
(iv).	21वें दिन से 30वें दिन	₹ 26,000/- per day
(v).	31वें दिन से 37वें दिन	₹ 46,000/- per day
(vi).	38वें दिन से 44वें दिन	₹ 56,000/- per day
(vii).	45वें दिन से 51वें दिन	₹ 66,000/- per day
(viii).	52वें दिन से 58वें दिन	₹ 76,000/- per day
(ix).	59वें दिन से आगे	₹ 86,000/- per day

टिप्पणियाँ:

- (1). 125 टन अथवा उससे अधिक क्षमता के ट्रॉलरों के लिए 7.6.2.6 और 7.6.2.7 में दी गई उपर्युक्त दरें हैं।
- (2). 125 टन से कम के ट्रॉलर्स। क्षमता ₹ 50,000/- की समेकित राशि जमा शुष्क गोदी का उपयोग करने वाली 125 टन क्षमता से कम के ट्रॉलरों के लिए मद सं. 7.6.2.4 और 7.6.2.5 में स्लिपवे के वास्तविक प्रभार पर वसूल किए जाते हैं।
- (3). शुष्क गोदी में ट्रॉलरों की संख्या पर ध्यान दिए बिना ये दरें प्रत्येक ट्रॉलर के लिए लागू हैं।
- (4). ऊपर 7.6.2.4 से 7.6.2.7 में दी गई दरें फिशिंग पोतों से इतर अन्य पोतों अर्थात् अभियंत्रिकृत फिशिंग बोटों और फिशिंग ट्रॉलरों के मामले में लागू हो जाएंगी।

**7.6.2.8 बंकरों पर लेवी:**

नामपद्धति	इकाई	दर (₹ में)
बंकरों से फिशिंग ट्रॉलरों/अभियंत्रिकृत फिशिंग बोटों पर लेवी	प्रति लिटर	0.04

**7.6.2.9 ऑयल बिल्टज के निपटान के लिए प्रभार:**

क्र.सं.	विवरण	इकाई	दर (₹ में)
1.	जलयानों के साथ रहने वाले ऑयल बिल्टज का निपटान		
	क) निर्धारित ऑयल बूम के लिए किराया प्रभार	प्रति जलयान प्रति 8 घंटे अथवा उसके	2944.00
	ख) फ्लोटिंग ऑयल बूम के लिए किराया प्रभार	भाग की पारी	7590.00

**खंड - 8****लाइसेंस जारी करने के लिए प्रभार:**

(दर ₹ में)

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति लाइसेंस		
		अवधि	नया	नवीकरण
1.	स्वीवडोरिंग	2 वर्ष	5175.00	5175.00
2.	जलयान मरम्मत	1 वर्ष	2415.00	2415.00
3.	चिपिंग एवं पेंटिंग	1 वर्ष	1265.00	1265.00
4.	जलयान चन्देलिंग	1 वर्ष	517.50	517.50
5.	अन्य ट्रेडर लाइसेंस	1 वर्ष	345.00	345.00
6.	कॉपेरिंग लाइसेंस	1 वर्ष	100.00	100.00
7.	नया पानी मुद्दा लाइसेंस	1 वर्ष	5000.00	5000.00

टिप्पणी: ₹ 100.00 का विलंब शुल्क प्रभार्य होगा यदि नवीकरण के लिए आवेदनपत्र लाइसेंस की समाप्ति के एक महीने पहले प्राप्त नहीं होता है।

## TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

## NOTIFICATION

Mumbai, the 28th March, 2011

**No. TAMP/13/2009-VPT.**—In exercise of the powers conferred by Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes the proposal received from the Visakhapatnam Port Trust for general revision of its Scale of Rates as in the Order appended hereto.

## TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

Case No. TAMP/13/2009-VPT

Visakhapatnam Port Trust

....Applicant

## ORDER

(Passed on 18th day of February, 2011)

2. The existing Scale of Rates of the VPT was last revised by this Authority vide its Order dated 11 May 2006. The Order along with the Scale of Rates was notified in the Gazette of India on 1 June 2006. The validity of the existing Scale of Rates was initially till 31 March 2009. The validity of the existing Scale of Rates of VPT has been extended a couple of times subject to the condition that additional surplus, if any, over and above the admissible cost and permissible return for the period post 1 April 2009 will be adjusted fully in the tariff to be determined. The existing Scale of Rates of VPT was last extended upto 30 September 2010.

3. The proposal filed by the VPT earlier vide its letter dated 1 April 2009 was not found to be in line with the format prescribed by this Authority. The VPT was, therefore, advised to file a comprehensive proposal complete in all respects in the format prescribed by this Authority.

4. The VPT vide letter dated 26 May 2009 has re-submitted the proposal in prescribed format. On being pointed out, the port has subsequently vide its letter dated 22 July 2009 filed cost statements for sub-activities within the cargo handling activity and vessel related activity.

5. The highlights of the proposal filed by VPT are given below:

(i). Cost Statement:

(a). The actual traffic handled for the years 2006-07 to 2008-09 and the estimated traffic for the years 2009-10 to 2010-11 is given below:

Year	Total Traffic	Traffic at BOT berths	(in lakh tonne)
			Exclusive Traffic of VPT
2006-07 (Actual)	563.85	22.64	541.21
2007-08 (Actual)	645.97	36.60	609.37
2008-09 (Actual)	639.08	46.26	592.82
2009-10 (Estimates)	546.65	39.00	507.50
2010-11 (Estimates)	610.00	40.00	570.00
2011-12 (Estimates)	640.00	40.00	600.00

(b). The estimated shift of coal and some of the bulk cargoes to the newly developed private Port Gangavaram has been considered while formulating traffic projections.

(c). The normal escalation in wage bill @ 7.14% P.A. due to increments and increase in Dearness Allowance has been reckoned with. However, increase in retirement benefits such as pension and gratuity payments is not considered.

(d). A provision of ₹ 24.00 crores per annum has been made towards pay revision, which is expected to be settled in the financial year 2009-10.

(e). Addition proposed to the gross block is given below:

Year	₹ in crores
2010-11	45.03
2011-12	121.91
2012-13	49.21
Total	216.15

- (f). The net surplus/ deficit reflected in the cost statements filed by the VPT at the existing tariff level is tabulated below:

Sl. No.	Activity	Surplus(+) / Deficit(-) 2009-10 (₹ in lakhs) (% of operating income)	Surplus(+) / Deficit(-) 2010-11 (₹ in lakhs) (% of operating income)	Surplus(+) / Deficit(-) 2011-12 (₹ in lakhs) (% of operating income)
(i).	Port as a whole	(-) 3177.88 (-) 5.75%	(-) 3433.81 (-) 5.75%	(-) 2741.87 (-) 4.40%
(ii).	Cargo Handling Activity	5792.91 22.42%	6903.01 24.85%	7574.56 26.35%
(iii).	Port and Dock facility	(-) 5380.80 (-) 30.15%	(-) 6330.58 (-) 32.00%	(-) 6078.58 (-) 28.86%
(iv).	Railway activity	(-) 2246.17 (-) 48.02%	(-) 2565.31 (-) 34.97%	(-) 2738.68 (-) 35.39%
(v).	Estate activity	(-) 1368.12 (-) 45.5%	(-) 1465.09 (-) 48.7%	(-) 1525.16 (-) 50.7%

(Note: The sum of the surplus / deficit position of the main activities does not match with total deficit estimated for the port as a whole.)

- (ii). Scale of Rates:

(I). Vessel Related Charge:

(a). Port Dues:

A single rate of port dues is proposed as against existing separate rate for each categories of vessel.

(b). Pilotage charges:

➤ The VPT proposes to continue with the existing slab structure i.e. upto 10,000 GRT, 10,001 to 30,000 GRT and above 30,000 GRT keeping in view the type and size of vessel calling at its port.

➤ Reduction proposed  
Iron Ore proposed - 15.5%  
POL Vessels - 17.5%  
Residual category of vessels – No change

(c). Berth hire:

➤ Existing rates and slabs of berth hire is proposed to continue except for 90% increase proposed in berth hire for crane berths for GRT vessel size 10001 to 30000

The VPT has submitted that the operational expenditure incurred in case of crane berths during 2008-09 is ₹ 14.48 crores, whereas revenue realized on account of berth hire, which is, a composite charge including electric wharf crane charges is ₹ 10.4 crores. The total deficit in case of PDF activity is ₹ 9.17 crores. Keeping these factors in view, it has proposed 90% increase the berth hire in respect of crane berths.

(d). Shifting Charge: Status quo

## (II). Cargo Related Charge:

- (a). 15% reduction proposed in wharfage of petroleum products. (wharfage for petroleum products is proposed at ₹ 49.00 per KL as against ₹ 57.50 per KL in the existing Scale of Rates)

- (b). Wharfages for crude oil has already been revised downwards to ₹ 39/- per tonne as against ₹ 57.74 per KL approved by TAMP (i.e. ₹ 67.74 per tonne).

The total financial implication due to reduction in wharfage for petroleum products and crude is estimated at ₹ 6.30 crores and ₹ 41.20 crores respectively.

- (c). 8% reduction in wharfage for all types of coal, 5% to 6% reduction in Fertilizers (including MOP) and Dry fertilizers raw materials is proposed.

Further, wharfage has been proposed for the new cargo items viz. Gypsum, Methanol and Waste oil.

- (d). No change proposed in the wharfage rate for iron ore and for other cargo.

- (e). Demurrage Charge - No change in tariff proposed.

## (III). Miscellaneous tariff items:

Charges for license fee, water supply, hire charge on equipment, miscellaneous charge – Existing rate proposed to continue.

## (IV). Major modification proposed in the existing conditionalities:

- (a). The existing clause for penal berth hire for under performance is proposed to be done away with as the procedure is found to be cumbersome and time consuming.

- (b). For pilotage movement of vessel not involved in cargo transportation, but for other commercial activities such as drilling rigs, survey works, etc., 10% extra pilotage fee is proposed.

- (c). Proposed to offer 33½ % rebate in demurrage charge in respect of import bulk cargo.

- (iii). The total deficit estimated by the VPT at the existing tariff level is ₹ 93.54 crores for the years 2009-10 to 2011-12 as per the cost statement. At the proposed tariff level, the total deficit for these years is estimated to increase to ₹ 113.39 crores as per its cost statement.

6. In accordance with the consultation process prescribed, the VPT proposal dated 26 May 2009 and the sub-activity-wise cost statement filed by VPT vide letter dated 22 July 2009 were circulated to the concerned users / user organisations seeking their comments. The comments received from the users / user organisations were forwarded to the VPT as feedback information. The VPT has furnished its remarks on comments of the users / user organisations.

7.1. The VPT has subsequently vide letter dated 12 September 2009 stated that as per the note 12 of the general terms and conditions which gives flexibility to the port to grant concession in the rates approved by TAMP, the VPT Board has vide its meeting dated 3 August 2009 approved a Trade Policy for extending concessional tariff to encourage imports/ exports through port of Visakhapatnam to overcome economic slow down due to recession and also to encourage trade.

7.2. The VPT has stated that said policy was circulated to the Trade. In response, many importers/ exporters like M/s.Steel Authority of India, M/s.Coromandel Fertilizers, M/s.Tamilnadu Electricity Board, M/s.Rain Calcining Limited, M/s.Essar Limited, M/s.NALCO and M/s.MMTC have come forward to enter into MOU with the port and some more players are likely to participate. The VPT has requested to consider its proposal of extending concession in tariff by the above trade policy. The financial implication of the concessions offered on the above trade policy will be around ₹ 13.84 crores per annum. It has stated that the financial implication is not considered in the cost statements furnished to TAMP and has requested to factor the same.

7.3. With reference to the VPT's letter dated 12 September 2009 proposing to grant concessional tariff as per the Trade Policy to attract trade, the port was vide our letter dated 16 September 2009 requested to furnish the following:

- (i). Additional traffic likely to be attracted in view of the said trade policy.
- (ii). Indicate whether the traffic forecast considered in its general revision proposal takes into account the impact of the new scheme.
- (iii). Furnish commodity-wise additional traffic expected to be attracted in each of the years 2009-10, 2010-11 and 2011-12 due to the new policy initiative.
- (iv). Furnish additional income, not only cargo related and Railways but also vessels related, anticipated to accrue to the port from such additional volumes alongwith detailed calculation.

7.4. The port has, however, not furnished its reply on the above mentioned points.

8.1. As the financial year 2009-10 is already completed, the VPT was vide our letter dated 19 May 2010 requested to update the cost statements with actuals for the year 2009-10 and to review the estimates for the years 2010-11 and 2011-12 based on the actuals for the year 2009-10, if necessary. The VPT was also requested to furnish the estimates for the year 2012-13 so that the revised tariff can be prescribed for the full tariff cycle of 3 years.

8.2. After several reminders and regular follow up, the VPT vide letter dated 26 August 2010 has filed revised cost statements along revised proposed Scale of Rates. The main submissions made by the VPT are summarised below:

A. Cost statements:

- (i). The cost statements are updated with 2009-10 actuals. Estimates for the years 2010-11 and 2011-12 have been revised. As advised, the port has incorporated the estimates for the year 2012-13.
- (ii). The revised traffic projection excluding the BOT traffic alongwith 2009-10 actual traffic handled by VPT is given below:

	(Lakh tonne)
2009-10	573.97
2010-11	571.90
2011-12	615.00
2012-13	685.60

- (iii). (a). The original proposal contained provision of ₹ 24.00 crores towards pay revision. In the revised proposal, the expenditure on salaries for the year 2009-10 considers revised pay & allowances announced for Class III & IV employees.
- (b). The salary projections for the years 2010-11 to 2012-13 have been made considering normal increase in wage bill @ 7.1% per annum.

- (c). A block provision of ₹ 3.50 crores per annum towards increase in Pay & Allowances of Class I & II officers is considered from the year 2010-11 onwards. However, the actual financial impact of pay revision as communicated by the Ministry and 47% allowances under cafeteria approach in July 2010 is around ₹ 11.60 crores per annum.
- (iv). Escalation on other expenditure is considered at 3.76% per annum. However, no increase in fuel oil and lubricants cost is considered.
- (v). 50% of Royalty / Revenue share earned is transferred to Escrow Account and not taken as Income for the purpose of tariff fixation as per the guidelines prescribed by TAMP.
- (vi). Finance and miscellaneous expenditure have been projected as per the statutory provisions i.e., property tax @ 4% on gross earnings, contribution towards pension fund & Gratuity Fund @ 27% & 8.33% respectively on Pay plus D.A. as per the Income Tax Rules 1961.
- (vii). Payment of wage arrears as well as pension arrears as per 6<sup>th</sup> CPC has been excluded as per the guidelines of TAMP. Provision for Leave Encashment Liability as per the Actuarial Valuation is also not considered as Expenditure.
- (viii). Additional Provision made towards contribution to Pension and Gratuity Funds and one time expenditure on major R&M expenditure on Permanent Ways have also not been considered as Expenditure.
- (ix). Income and Expenditure of Cargo Handling Division (Erstwhile Visakhapatnam Dock Labour Board) has not considered in this proposal as the levy for deployment of Cargo Handling Division labour is being dealt separately.
- (x). The vessel charges were reckoned at the dollar exchange rate of ₹ 46.26 as per the rate prevailing on 31.07.2010.
- (xi). The major additions proposed to gross block as per the revised cost statement are:

Year	₹ in crores
2010-11	49.30
2011-12	307.90
2012-13	317.42
<b>Total</b>	<b>674.62</b>

- (xii). A summary of the cost position reflected in the revised proposal is tabulated below:

Sl. No.	Activity	Revised proposal		
		Surplus(+) / Deficit(-) 2010-11 (% of operating income)	Surplus(+) / Deficit(-) 2011-12 (% of operating income)	Surplus(+) / Deficit(-) 2012-13 (% of operating income)
(i).	Port as a whole	(-)5658.97 (-)9.03%	(-)9268.19 (-)13.75%	(-)11024.67 (-)14.99%
(ii).	Cargo Handling Activity	6399.24 22.39%	5864.09 19.52%	9775.22 27.08%
(iii).	Port and Dock facility	(-)7055.75 (-)34.26%	(-)9514.03 (-)40.79%	(-)15031.70 (-)66.60%
(iv).	Railway activity	(-)4337.83 (-)35.31%	(-)4971.71 (-)54.30%	(-)4712.23 (-)55.36%
(v).	Estate activity	(-)651.81 (-)17.0%	(-)697.95 (-)18.2%	(-)1138.82 (-)29.7%



**B. Modification in the Scale of Rates:****(i). (a). Cargo Handling & Storage:**

The Cargo Handling & Storage Activity as a whole depicts surplus. The net surplus at the existing tariff after return for the activity as well as sub-activity as per the cost statement furnished by VPT is tabulated below:

	(₹ in lakhs)		
	2010-11	2011-12	2012-13
Cargo Handling Activity as a whole	6399.24	5864.09	9775.22
POL Handling	5879.52	5966.02	6181.93
Iron Ore Handling	-3268.60	-4391.48	-4514.97
Coal Handling	650.69	880.02	703.87
Fertilizer Handling	309.89	472.45	415.96
Other General Cargo Handling	2208.73	2260.60	3059.50
Other Services	619.01	676.48	3928.93

**(b). POL Handling:**

In view of the Surplus available in POL Handling, the wharfage rate for Crude Oil has been reduced from ₹ 67.74 per Tonne (i.e. ₹ 57.50 per KL) to ₹ 39.00 per tonne w.e.f. 1-4-2007. The financial impact on such reduction would be around ₹ 2554.00 lakhs per annum.

The wharfage rate for Crude Oil handled at SPM Facility set up by M/s.HPCL in Outer to Outer Harbour is fixed at ₹ 17.00 per tonne only on mutual understanding between HPCL & VPT.

**(c). Also, the wharfage rate for POL products is proposed to be reduced from ₹ 57.50 per KL to ₹ 49 per KL resulting in decrease in revenue to an extent of ₹ 571.14 lakhs per annum.****(d). Handling of the Other Cargoes:**

- In view of the surplus in sub-activities of handling of other cargoes and also in view of the need to retain the cargo throughputs on the eve of prevailing competitive scenario due to existing private ports within the vicinity, VPT had already introduced a trade policy duly offering concession in wharfage on sliding scale basis with reference to volume of traffic assured on entering into MOUs with individual trade members.
- The annual financial impact on the said concessions offered will be ₹ 12.52 crores per annum (Iron ore & pellets – ₹ 719.20 lakhs, Coal – ₹ 452.08 lakhs and Fertilizers & Fertilizer raw materials – ₹ 81.00 lakhs).
- However, the wharfage in respect of Iron Ore & Pellets handled at Inner Harbour is proposed to be increased from ₹ 13.50 to ₹ 26.20, which may yield ₹ 3.81 crores. On the similar grounds, the rate for Iron Ore & Pellets handled at Outer Harbour is also proposed to be increased from ₹ 95.00 to ₹ 110.00 to recoup the deficit disclosed in the Iron Ore handling activity, which may yield ₹ 22.80 crores per annum.

(ii). (a). Port and Dock charges:

The cost statement for Port and Dock facilities depicts deficit position. The net deficit at the existing tariff after return for the said activity as well as sub-activities as depicted in the cost statement filed by VPT are indicated below:

	(₹ in lakhs)		
	2010-11	2011-12	2012-13
Port and Dock Facility	-7055.75	-9514.03	-15031.70
Berthing	-5741.68	-6069.23	-10751.84
Pilotage	-582.47	-2253.86	-2707.24
Port Conservancy	-153.72	-570.89	-872.41
Dry Docking	-571.24	-602.02	-655.55
Other Services	-6.64	-18.02	-44.66

(b). Berth Hire Charges:

- The Port is incurring huge loss in the sub-activity "Berthing" owing to maintenance of higher capacity wharf cranes. The operational expenditure incurred on wharf cranes during 2009-10 is ₹ 14.59 crores while the other expenditure on berths is ₹ 37.08 crores including depreciation & MGA overheads.
- The total expenditure on this sub-activity after considering allocable F&M expenditure is ₹ 66.39 crores whereas the revenue realized on account of berth hire, which is a composite charge, is ₹ 34.34 crores resulting in a deficit of ₹ 32.05 crores after ROCE. Keeping these factors, it is proposed to increase the berth hire charges.
- Also, the TAMP guidelines 6.10 prescribes that Berth-Hire charges shall be in single slab of GRT while the present tariff in VPT is on three slabs of GRT separately for iron-ore vessels, POL vessels and other residual cargo vessels.
- It is proposed to do away with the multiple slab system and propose single slab rate for each categories of vessel as indicated below vis-à-vis the present tariff.

		(in US\$ per GRT per hour)	
<u>Present Tariff:</u>		<u>Proposed Tariff:</u>	
Iron-ore and Pellet vessels-(Mechanical)		Iron-ore and Pellet vessels-(Mechanical)	
Up to 70,000 DWT	\$ 0.0080 }	\$ 0.01235	
Above 70,000 DWT	\$ 0.0029 }		
<u>POL vessels:</u>		<u>POL vessels:</u>	
Up to 10,000 GRT	\$ 0.0022 }	\$ 0.00367	
10,001 to 30,000 GRT	\$ 0.00094 }		
Above 30,000 GRT	\$ 0.0016 }		
<u>Residual Cargo vessels:</u>		<u>Residual Cargo vessels:</u>	
Crane Berths		Crane Berths	
Up to 10,000 GRT	\$ 0.0046 }	\$ 0.0074	
10,001 to 30,000 GRT	\$ 0.00215 }		
Above 30,000 GRT	\$ 0.0036 }		
<u>Non-Crane Berths:</u>		<u>Non-Crane Berths:</u>	
Up to 10,000 GRT	\$ 0.0023 }	\$ 0.0037	
10,001 to 30,000 GRT	\$ 0.00107 }		
Above 30,000 GRT	\$ 0.0018 }		

(c). Pilotage:

- In view of the deficits depicted under the sub-activity, the Pilotage charges are also proposed to be increased as well as rationalization of tariff is proposed.
- The TAMP guideline prescribes that Pilotage and shifting charges shall be in three slabs i.e. up to 30,000 GRT, 30,001 to 60,000 GRT and above 60,000 GRT. In the revised proposal the port has proposed the slabs as per the tariff guidelines. It has proposed to apply the three slab rates uniformly for all the categories of vessels by doing away with existing separate pilotage fee for different categories of vessels.
- It also mentioned that a reduction of 20% on the unit rate of the first slab will be effected for the second slab and a reduction of 30% on the unit rate of the first slab will be effected for the third slab on the incremental GRT. The existing vis-à-vis proposed pilotage fee is given below:

(in US \$ per GRT)

Present Tariff:		Proposed Tariff:	
<b>Iron-ore &amp; Pallets vessels-Mechanical</b>		<b>All vessels</b>	
Up to 40,000 GRT	\$ 0.5517	Up to 30,000 GRT	\$ 0.5140
Above 40,000 GRT	\$ 22068 + \$ 0.4965 per GRT Over 40,000 GRT	30,001 to 60,000 GRT	\$ 15420 + \$ 0.4112 per GRT Over 30,000 GRT
		Above 60,000 GRT	\$ 27756 + \$ 0.3598 per GRT Over 60,000 GRT
<b>POL vessels</b>			
Up to 10,000 GRT	\$ 0.2956		
10,001 to 30,000 GRT	\$ 0.3096		
Above 30,000 GRT	\$ 0.4455		
<b>Residual Cargo vessels</b>			
Up to 10,000 GRT	\$ 0.3261		
10,001 to 30,000 GRT	\$ 0.3402		
Above 30,000 GRT	\$ 0.4896		

(d). Port Dues:

- There is marginal deficit in this sub-activity. Therefore, no revision of tariff is proposed under this head except rationalization of tariff as prescribed by the TAMP. Single slab rate is proposed for all vessels instead of existing differential port dues for different categories of vessels.
- This will result in marginal increase in revenue to wipe off the deficits.
- Comparative position of existing and proposed port dues is given below:

Present Tariff:		Proposed Tariff:	
<b>Iron Ore &amp; Pallets vessels-Mechanical:</b>		<b>All Category Vessels</b>	
	\$ 0.178		\$ 0.262
<b>POL Vessels :</b>			
Vessels entering outer harbour	\$ 0.2633		
Vessels entering inner harbour	\$ 0.2187		
<b>Residual category vessels</b>	\$ 0.251		

(e). Dry Docking Charges:

The proposal for revision in the dry docking charges have already been approved by TAMP. Therefore, no further revision is proposed even though the activity discloses deficits.

8.3. To summarise, the main modifications proposed by VPT in its SOR with reference to vessel and cargo related charges vis-à-vis its original proposal is tabulated below:

Sl. No.	Description	Original proposal	Revised proposal
(i).	Port Dues	Single rate proposed as against differential port dues for different categories of vessel in existing Scale of Rates.	Proposed as in the original proposal.
(ii).	Pilotage charges	<p>The existing structure for three categories of vessel is maintained. Reduction proposed in pilotage fee are:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 15% reduction for Iron Ore vessel</li> <li>➤ Around 17.5% reduction in POL vessels</li> <li>➤ Residual category of vessels – status quo</li> </ul>	<p>Uniform tariff structure proposed for all the three categories of vessels in the three slabs as recommended by the Government and included in 2005 guidelines.</p> <p>A preliminary examination shows that at the revised rates proposed, the <u>increase would be around 50% to 74% for POL and residual vessels below 30,000 GRT.</u> For vessels above 30,000 GRT, there would be reduction of 7% to 17% for all categories of vessels.</p>
(iii).	Shifting charges	Status quo maintained as in the existing Scale of Rates.	<p>Differential shifting charges for different categories of vessel is done away with.</p> <p>Uniform shifting charges for all the categories of vessel is proposed following the three slabs structure proposed for pilotage fee.</p> <p>The shifting charge proposed is around 40% of the proposed pilotage fee.</p>
(iv).	Berth hire	Existing berth hire proposed to continue except for 90% increase proposed in berth hire for crane berths (residual category) for GRT vessel size 10001 to 30000.	Single slab proposed for each categories of vessel instead of existing two tier/ 3 tier slab rates. Impact is increase in the range of 114% to 212% for most of the vessel size.
(v).	Wharfage:		
	(a). Petroleum products	15% reduction	Retained as in the original proposal (i.e. 15% reduction).
	(b). Crude oil	42% reduction (unit of levy modified from K.L. to per tonne)	Retained as in the original proposal (42% reduction).
	(c). Fertilisers (including MOP)	5% reduction	Existing rate proposed (no reduction).
	(d). Iron Ore & Pellets	Mechanical & Conventional handling – status quo	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Mechanical handling – <u>15% to 16% increase</u></li> <li>➤ Conventional handling – <u>82% to 94% increase</u></li> </ul>

(e). All types of Coal, Coke and Coal tar pitch	8% reduction	Existing rate proposed (no reduction).
(f). Liquid Ammonia, Molten Sulphur, Rock phosphate and Sulphur	6% reduction	Existing rate proposed (no reduction).
(g). Gypsum, Methanol and Waste oil	Wharfage proposed for the new cargo items.	Wharfage for the new cargo items proposed as in the original proposal. Wharfage rate for one more cargo proposed to be introduced i.e. Bio-diesel.

9. The revised proposal of VPT alongwith the revised Scale of Rates was forwarded to the users/ user associations consulted earlier for their comments, if any. The comments received from the users/ user organisations were forwarded to the VPT as feedback information. The VPT has furnished its remarks on comments of the users / user organisations.

10. Subsequently, the Visakhapatnam Port Trust vide its letter dated 1 September 2010 has requested to approve and notify the demurrage charges presently applicable to cargo not removed from General Cargo Berth (GCB) after completion of handling operation to all the berths w.e.f. 20 June 2010 on adhoc basis. The main points made by the VPT in this regard are as follows:

- (i). The note 6 under Section 4.6.2. of the existing Scale of Rates prescribes the following demurrage charges on cargoes not removed from the General Cargo Berth (GCB) in outer harbour after completion of discharge from the vessel/ shipment to a vessel:
 

(a). First five hours	Free
(b). 6 <sup>th</sup> to 10 <sup>th</sup> hour	₹ 5,000 per hour or part thereof
(c). 11 <sup>th</sup> to 15 <sup>th</sup> hour	₹ 10,000 per hour
(d). 16 <sup>th</sup> hour onwards	₹ 25,000 per hour or part thereof
- (ii). Most of the Handling Agents take 24 hours or even more time for clearance of the cargo from the wharf after completion of discharge/ shipment. As a consequence, the next vessel which is berthed at the same berth is not able to commence its cargo handling operations for nearly one day or even more, affecting the performance of the port.
- (iii). Citing that the Handling Agents do not deploy adequate number of dumpers and pay loaders to ensure matching evacuation from the wharf, which adversely affects the vessels performance, the port has applied the demurrage charges which is otherwise applicable for GCB berth as per Note No.6 of Section 4.6.2. of Scale of Rates to all the berths w.e.f. 20 June 2010 on adhoc basis.

11.1. It was brought out to the VPT vide our letter dated 28 September 2010 that the application of the existing condition at GCB to all berths on adhoc basis by port is not in line with clause 2.17.1. to 2.17.3. of 2005 tariff guidelines. The guidelines stipulate that the adhoc rate must be derived based on the existing notified rate for comparable service/ cargo and it must be mutually agreed upon by parties/ the concerned users. In the instant case, the rate levied does not have concurrence of the concerned users. The VPT was, therefore, requested to clarify the tariff setting arrangement under which adhoc rate is collected by the port and to furnish information/ clarifications on few other points:

- (i). The instances where the cargo handling agents did not deploy adequate number of dumpers and payloaders to evacuate cargo from wharf in the last two years which adversely affected the performance of the port may be furnished.
- (ii). Furnish berth-wise, cargo wise average handling rate of different cargo items at each of the port berths and the average evacuation rate for the last two years.
- (iii). Number of vessels which had to wait in view of delay in evacuation of cargo at the wharf side in the last two years may be furnished.

- (iv). Clarify whether the application of the existing note to all berths is only a temporary measure or it proposes to incorporate such condition permanently in its Scale of Rates.
- (v). The additional income likely to accrue on account of the proposed arrangement may be furnished.

11.2. The VPT has not furnished its reply.

12. Based on the preliminary scrutiny of the general revision proposal, the VPT was requested to furnish information/clarifications on various points vide our letter dated 4 October 2010. The VPT has furnished their reply on the queries raised by us subsequent to the joint hearing which are brought out in the subsequent paragraph.

13.1. A joint hearing in this case was held on 2 November 2010 at the Visakhapatnam Port Trust. The VPT made a power point presentation of its proposal. At the joint hearing, VPT and the concerned users/ organisation bodies have made their submissions.

13.2. As agreed at the joint hearing, the VPT was advised to furnish its reply to the detailed questionnaire issued by us on 4 October 2010 within 10 days i.e. 12 November 2010. While doing so, the port is also requested to furnish necessary clarifications / additional information on the following points:

- (i). Confirm that the trade discount scheme introduced by it does not violate the berthing policy and stevedoring policy of the Government.
- (ii). With reference to its proposal to maintain the traffic projections for the next three years at more or less the same level, explain whether the traffic projections made by it conforms to the projections made in the 5 year plan and in the business plan of the port.
- (iii). The port has submitted that the capacity will be restricted in the next 3 years in view of some of the modernisation and renovation programme undertaken by it. In this regard, the port is advised to furnish the details of the various schemes and the present status thereof along with likely date of completion of such works. Further, the port is also advised to furnish the year wise capacity during the next three years.
- (iv). To consider the request made by the users for gradual rationalisation of the vessel related charges in order to smoothen the tariff burden arising from the proposed rationalisation. Further, the port may also examine the feasibility of prescribing a separate berth hire rates for BOT berths with reference to the relevant cost obtaining to those berths.

13.3. With reference to the points discussed at the joint hearing, the VPT has responded vide letter dated 24 November 2010. The VPT has furnished clarifications alongwith revised cost statements and Scale of Rates. The main points submitted by VPT are summarised below:

- (i). The Berthing policies are formulated at the individual Major Ports' level and there are no separate policy or guidelines of the Central Government in this regard. However, the instructions issued by the Government from time to time in respect of any berthing priorities is being followed as a part and parcel of the berthing policy being followed at this port. Further, the Stevedoring policy of the Government is in no way related to the trade discount schemes, which are basically introduced to attract / retain cargoes at this port and such Trade Policy is made open to the Trade users at large.
- (ii). Traffic projections of VPT as per five year plan and commodity-wise traffic projection as per Business Plan is furnished. These details has been brought out in the subsequent part of the note i.e. reply of VPT to queries raised by us.

- (iii). (a). The port has furnished details of various schemes and the present status thereof for the years 2010-11 to 2012-13 which is given below:

Project Name	Likely date of completion	Cost of investment	Status
<b>2010-11</b>			
Procurement of Launches & Barges		8.00	Works in progress- Expendr. Incurred up to 31-10-2010 – ₹ 3.31 crores
Widening of 2 lane roads at KR&Sons at Dock area	March, 2010	3.40	Work completed
Formation of Service road on the northern side of Port connectivity		6.17	Works in progress- Expendr. Incurred up to 31-10-2010 – ₹ 3.78 crores
Revamping of East yard Service roads		3.51	Works already in progress
Development of additional stacking space		7.50	Work completed
Non plan capital works		2.38	Works already in progress
Strengthening of road at west of OHC		1.49	Work completed
Environmental measures		6.60	Work in progress - Expendr. Incurred up to 31-10-2010 – ₹ 3.55 crores
Non plan capital works - OHC		3.00	Works already in progress
Strengthening of coridor at R&D Yard		3.25	Works in progress- Expendr. Incurred up to 31-03-2010 – ₹ 2.10 crores
Widening and strengthening of roads at SS Nagar		1.01	Works already in progress
MS lowers for fly over bridge		0.05	Work completed
Non plan works - Estate		2.62	Works already in progress
Improvement of illumination and power supply system		0.32	Work completed
<b>Total for 2010-11</b>		<b>49.30</b>	
<b>2011-12</b>			
Second stage Deepening and widening of inner harbour entrance channel and turning circle draft from 11 mtrs. to 12.5 mtrs.	Sept., 2011	70.00	Tender cancelled due to exorbitant amount quoted by single bidder. Soft soil dredging part work was entrusted to DCI and regarding Rock dredging tender noticed issued. Tenders opened on 9.9.2010 are under technical evaluation.
Replacement of tractor tug Swarna and Natravathi	July, 2011	83.20	Work order issued on 5.03.09. Scheduled date of completion July 2011
Improvement and development of port roads	March, 2011 (on going schemes)	40.00	No. of Sub-schemes taken up: 34 Schemes completed: 30 Under progress : 2 Estimate stage : 2 Phy. Progress 99%
Improvement and development of port railway system	March, 2011 (on going schemes)	35.00	No. of Sub-schemes taken up: 29 Schemes completed: 15 Under progress : 4 Tender stage : 4 Estimate stage : 6 Phy. Progress 63%
Environmental upgradation schemes in Phase II - & Providing slope protection to the south bank of Inner Channel.	March, 2011	38.00	Work order issued Mobilisation is in progress. Physical progress is 16.56%
Strengthening of East Quay Berths EQ5, EQ6, WQ1 to WQ3 to cater to 12.5m draft vessels.	February, 2011	35.20	Work order issued on 11.8.09. Physical progress is 31%
Non-Plan Capital Works -CHS		2.00	
Non-Plan Capital Works -OHC		2.00	
Non-Plan Capital Works -Estate		2.50	
<b>Total for 2011-12</b>		<b>307.90</b>	
<b>2012-13</b>			
Third stage deepening and widening of inner harbour entrance channel and turning circle draft from 12.5 mtrs. to 14 mtrs.	June 2012	244	In principle approval of the Ministry was received on 21.6.2010 for an estimated cost of ₹ 244 crores and EFC memo sent to Ministry on 06.07.2010 for approval of the competent authority.
Modernisation of (OHC) - Replacement of Stacker etc.,	March, 2012	45.00	Bids opened on 12.3.2010 and are under technical evaluation.
Procurement of Bucket wheel reclaimer	March, 2012	16.41	Fresh Tender to be invited basing on Standard Tender Documents circulated by MOS.
Strengthening of EQ7, WQ4, and WQ5 berths to cater 12.5 m draft vessels.	March, 2012	18.00	Will be taken up after completed of strengthening of 5 berths as Phase -I

Construction of WQ1 return end and WQ8 return end., Dev. of SL canal, Widening of EQ5 and EQ6 berths.	March, 2012	33.37	Scheme yet to be taken up.
Improvement of power supply system.	March, 2012	10.00	1.Replacement of panels on TT7 & TT9. Work completed. ii) Replacement of HT panels: Work completed on 25.6.09 iii) Procurement of 132 KV control panels: Work completed.
Information technology project.	March, 2012	10.00	Replacement of computers and procurement and installation of Hardware completed. Hospital Management Software completed. ERP solution work is in progress.
Reconstruction of OR1 and OR2 berths to cater to 12.5 mtrs. in the Inner Harbour of VPT.	March, 2013	182.20	Draft technical feasibility for strengthening berth to 12.5 mtrs. received from IPA which is under examination.
<b>Total for 2012-13</b>		<b>558.98</b>	

- (b). Capacity of the port assessed as on 31 March 2010 and additions to the capacity (year-wise) in view of different projects as furnished by VPT is tabulated below:

(in lakh tonnes)	
<b>Capacity as on 31.3.2010 (2009-10)</b>	<b>622.70</b>
<b>Add: Capacity addition during 2010-11</b>	
1) Strengthening of 5 berths	6.00
<b>Capacity as on 31.3.2011 (2010-11)</b>	<b>628.70</b>
<b>Add: Capacity addition during 2011-12</b>	
Second Stage deepening	12.00
Strengthening of 3 berths	5.00
Construction of WQ1 return end	5.00
SBM facility (incremental)	80.00
Third stage deepening	30.00
<b>Assessed Capacity as on 31.3.2012</b>	<b>760.70</b>
<b>Add: Capacity addition during 2012-13 (including BOT projects awarded on PPP basis)</b>	
Development of WQ6 berth	20.80
Mech of EQ7	22.00*
Construction of EQ10	18.40
Mech and Upgradation of GCB	45.00 *
Development of WQ7 berth	56.60
Development of WQ8 berth	56.60
Development of EQ1	34.00 *
Development of EQ1A	73.60
<b>Assessed Capacity as on 31.3.2013</b>	<b>1087.70</b>

(\*) Additional capacity envisaged for existing berths

Note: The capacities may change in case of change of cargo profile in future.

- (iv). (a). In view of the requests made by the trade and TAMP's advise to review the vessel related charges, VPT has reviewed the Berth Hire charges as the rationalisation is more harsh to vessels below 30000 GRT vessels. In order to smoothen the impact to these vessels, it is proposed to fix Berth hire charges in two slabs of GRT. The revised berth hire charges proposed now are as furnished below:

Iron Ore	Per GRT per Hour (in US \$)
Up to 42000 GRT	0.01710
Above 42000 GRT	0.00810
POL Vessels	
Up to 30000 GRT	0.00270 (subject to a min. of 27 US \$)
Above 30000 GRT	0.00400



Residual Crane berths	
Up to 30000 GRT	0.00670 (subject to a min. of 67 US \$)
Above 30000 GRT	0.01000
Residual non-crane berths	
Up to 30000 GRT	0.00270 (subject to a min. of 27 US \$)
Above 30000 GRT	0.00400

On considering above revised rates, the impact on berth hire charges was smoothened to 187.23 % instead of 290% as per the earlier proposal.

- (b). Regarding separate tariff for BOT operators, it is to state that, VPT had incurred about ₹ 56 crores for construction of berth operated by M/s.VCTPL and the depreciation & admissible ROCE itself works out to ₹ 9.70 crores per annum while berth hire charges accrue to VPT is only ₹ 0.85 crores per annum. Even then, VPT proposed nominal berth hire charges on par with non-crane berth charges of VPT.

It is also to state that, in order to improve the container traffic at this port, VPT had already offered a rebate of 35% of Port Dues and Pilotage charges for Main line container vessels and 25% of rebate to all free line containers.

In view of the above, the request of the BOT operator could not be considered further.

14. The VPT has also furnished their response vide its letter dated 24 November 2010 to the queries raised by us vide letter dated 4 October 2010. A summary of the queries raised by us to VPT and the corresponding replies furnished by the VPT is tabulated below:

Sl. No.	Queries raised by us	Reply furnished by VPT																		
I.	GENERAL																			
(1).	The Authority has allowed flexibility to all major ports to reduce the rates prescribed in the Scale of Rates at their discretion mainly on commercial considerations. Such reduction, if any, effected by the VPT may be listed out and the consequential effect of such concessions granted on growth of traffic and impact of such reduction on the revenue may be analysed item-wise and furnished.	<p>A detailed statement showing reductions in rates offered over prescribed rates in the SOR under flexibility allowed by the TAMP is furnished. The statement indicating the rate as per the existing SOR and the concession allowed in wharfage rate as per the trade policy for various cargo and its impact thereof on the revenue for each of the years 2010-11 to 2012-13.</p> <p>A summary of the cargo-wise revenue impact (i.e. reduction) in the revenue for the years 2010-11 to 2012-13 estimated by VPT in view of concessional wharfage rate on various cargo item is given below:</p> <table><tr><th colspan="2">(₹ in lakhs)</th></tr><tr><td>Crude Oil *</td><td>11775.52</td></tr><tr><td>Coking coal</td><td>1311.24</td></tr><tr><td>Thermal coal</td><td>45.00</td></tr><tr><td>Fertilisers &amp; Fertiliser Raw Material</td><td>243.00</td></tr><tr><td>Iron ore</td><td>1290.00</td></tr><tr><td>Iron ore slurry</td><td>867.60</td></tr><tr><td>Other cargo – BF Slag, Alumina, Limestone, Bauxite ore</td><td>135.00</td></tr><tr><td>Total</td><td>15667.36</td></tr></table> <p>* As regards crude oil, the VPT has submitted that due to concessional rate, HPCL has assured minimum traffic of 90 lakh tonnes per annum during the years 2007-08 and 2008-09 and 100 lakh tonne per annum from 2009-10 to 2014-15. Also, they are setting SPM with VPT.</p>	(₹ in lakhs)		Crude Oil *	11775.52	Coking coal	1311.24	Thermal coal	45.00	Fertilisers & Fertiliser Raw Material	243.00	Iron ore	1290.00	Iron ore slurry	867.60	Other cargo – BF Slag, Alumina, Limestone, Bauxite ore	135.00	Total	15667.36
(₹ in lakhs)																				
Crude Oil *	11775.52																			
Coking coal	1311.24																			
Thermal coal	45.00																			
Fertilisers & Fertiliser Raw Material	243.00																			
Iron ore	1290.00																			
Iron ore slurry	867.60																			
Other cargo – BF Slag, Alumina, Limestone, Bauxite ore	135.00																			
Total	15667.36																			

		The concession is allowed to them to retain crude traffic with VPT. Continuous surplus generated in the handling activity is also one of the factors to consider reduction in rates.
(2).	The port may examine whether any of the services qualifying under Section 42(3) of the Major Port Trusts Act are offered by any service provider authorised by the port. If so, the VPT may initiate action with reference to Chapter 7 of the tariff guidelines.	The floating cranes at GCB, Barges, Bunker Barges and certain Handling Equipment have been provided by the private service providers and the charges for the services provided to the vessels by the said cranes, barges and equipment are paid by the importers/stevedores directly to the service providers and VPT has no intervention on such operations. If TAMP contends that the charges collected by these service providers comes within the purview of the Authority, VPT will advise them approach TAMP in this regard.
(3).	The tariff guidelines of 2005 recommend that the tariff should be linked to benchmark levels of productivity. During the last tariff revision Order passed on 11 May 2006, the Authority in para 12 (L) had advised the port to propose suitable incentive / disincentive scheme. The VPT has not indicated anything about productivity levels to be maintained for various operations / services in the current tariff revision proposal. These may be included in the Scale of Rates and the basis adopted for determining the benchmark level of productivity may be explained. While doing so, it may be confirmed whether it takes into consideration the revised manning scales announced by the National Tribunal Award.	The issue of linking tariff to benchmark levels of productivity has been examined and found to be not feasible due to practical difficulties in fixing the benchmarks and its implementation. Earlier, the available benchmarks of commodity wise per hook per shift output rates in SOR 2001 have been withdrawn considering the practical difficulties in SOR 2006. At present, VPT is in an auto transition stage towards mechanization of its various infrastructure and cargo handling facilities. The full utilization of information technology monitoring the various performance indicators for fixing relative standards are on the way. During this transition stage, it may not be a worthy proposal of indicating incentive / dis-incentive schemes. The VPT need to monitor the operations for quite some time as various factors like performance of the stevedores and C&F Agents, CHD workers under the new Tribunal Award, performance of the new equipment introduced (Harbour Mobile Cranes) etc need to be evaluated on a full time basis. Hence, for the time being, VPT is not willing to offer any incentive / dis-incentive schemes which can be indicated through tariff proposals. However, various privileges such as berth reservation scheme, volume based rebates under trade policy etc. are being offered where inter alia, there is a concession in wharfage to be eligible exporters/importers. It is also to state that such incentive / disincentive schemes need not specially be mentioned in the present proposal but can be proposed at an appropriate time basing on the request of the trade for particular mode of operation, type of cargo etc. Further, clause 12 of General Terms & Conditions of existing VPT SOR envisages certain rebates and concessions subject to certain conditions which can be utilized at an appropriate time.
<b>II. FINANCIAL / COST STATEMENTS</b>		
(1).	The reconciliation statement furnished by the port for the years 2006-07 to 2009-10 reconciles the overall operating income, total expenditure and the net surplus as per reported in the Annual Accounts with reference to the figures shown in cost statement. In this regard, the following points may be clarified:	

	<p>(i). The reconciliation statement does not show adjustments relating to vessel related income and estate income. On the other hand the vessel related and estate income reflected in the cost statement do not match with the income reported under each heads in the Annual Accounts. Likewise, in the expenditure side also, the adjustments done under each activity are not furnished in the reconciliation statement. The VPT is advised to reconcile each head of income and expenditure reported in the Annual Accounts with the figures considered in the cost statement for the years 2006-07 to 2009-10.</p> <p>(ii). The port has stated that the income and expenditure related to CHLD are not considered as separate proposal is filed in this regard. It is, however, observed that the income and expenditure relating to the CHLD shown as adjustment in the reconciliation statement does not tally with the income and the expenditure statement for the CHLD furnished in the separate proposal filed by the VPT vide letter No.FA/COST/CHD/LEVY/10 dated 4 May 2010. For example, the total income shown in its proposal dated 4 May 2010 from CHLD activity is ₹ 2267.16 lakhs for the period Sept 2008 to 31 March 2009 and ₹ 3173.1 lakhs for the year 2009-10. However, in the general revision proposal, from the reconciliation statement it appears CHLD income is not excluded from in the year 2008-09 and for the year 2009-10 CHLD income of ₹ 1758 lakhs is excluded from the total income which does not match with its CHLD proposal. Such mismatch in figure is observed in the expenditure side also. The VPT is again requested to examine and modify the cost statement and show that there is no overlapping of any of the cost, income and investments related to the CHLD in the general revision proposal for the period 2008-09 and 2009-10 and also in the estimates for the years 2010-11 to 2012-13. A confirmation in this regard may also be given.</p>	<p>The port has reconciled each head of income and expenditure (principal activity wise) reported in Annual Accounts for the years 2006-07 to 2009-10 with the figures considered in the cost statement.</p> <p>VPT considered the Income and expenditure of CHLD based on the draft accounts for 2009-10 which have been finalized in June, 2010 whereas, in the proposal of CHLD, its income has been taken on provisional estimation before adjustments on accrual basis. Hence, the difference. The CHLD income for the year 2008-09 has also been excluded from the income considered in cost statements i.e., total operating income as per annual accounts of ₹ 59972.93 lakhs – CHLD income of ₹ 1171.46 lakhs – Royalty income (50%) of ₹ 147.45 = ₹ 58654.02 lakhs which has been taken in Cost Statements (Form 3A). Since the CHLD income for the years 2010-11 to 2012-13 have not been considered, there is no question of mismatch for these years.</p>
(2).	<p>A copy each of the Administration Report for the year 2009-10, R.E. 2010-11 and B.E. 2011-12 may be furnished. Clarify whether the estimates for 2010-11 to 2012-13 are based on RE 2010-11 and BE 2011-12. If so, each items estimated in RE 2010-11 and BE 2011-12 may be reconciled with the estimates in the cost statement.</p>	<p>Copy of Administration report for the year 2009-10 and RE 2010-11 &amp; BE 2011-12 are under compilation at the time of submission of this proposal and hence could not be furnished. The estimates for 2010-11 to 2012-13 are not based on RE 2010-11 and BE 2011-12. However, the estimates considered in the cost statements is as per the annual escalation factor of 3.76% communicated by the TAMP on the expenditure other than salaries. The Salaries &amp; Wages have been estimated as per revised pay &amp; allowances of Port &amp; Dock employees and officers. Since the Administration Report for the year 2009-10 and Revenue Budget Proposals for RE 2010-11 and BE 2011-12 have been prepared now and approved by the Board on 29-10-2010, the same are enclosed as desired.</p>
(3).	<p><b>Form 1 - Highlights of the proposal:</b></p> <p>(i). The VPT may consider to include the benchmarks of productivity level as a conditionality governing the respective tariff items in the proposed Scale of Rates.</p> <p>(ii). The working of the annual financial implication of the tariff proposal submitted in table 7 may be furnished. The financial impact from the vessel related charges is estimated as nil for all the years under consideration. Please furnish the revenue impact analysis of the</p>	<p>Refer to the remarks furnished above for point 3 (General).</p> <p>The VPT has furnished detailed workings of the financial impact on cargo related charges as well as vessel related in view of modifications proposed in the rates. A summary thereof is given below:</p>

rationalisation proposed by the port for each of the vessel related tariff items in support of its claim.

The details furnished in this form reflect reduction in revenue in the past period 2007-08 to 2009-10. It is not clear how the tariff proposed for next three years will have impact on the revenue earned in the past years 2007-08 to 2009-10.

#### A. Cargo related charges (Wharfage charges):

(₹ in lakhs)

Particulars	2010-11	2011-12	2012-13
<b>A. Crude/ POL</b>			
(i). Crude (Existing – 67.74, Proposed – 39.00)	(-)3388.92	(-)4193.30	(-)4193.30
(ii). POL products (Existing – 67.74, Proposed – 57.72)	(-)571.14	(-)561.12	(-)641.28
<b>Sub-total A</b>	<b>(-)3960.06</b>	<b>(-)4754.42</b>	<b>(-)4834.58</b>
<b>B. Iron Ore</b>			
(i). Iron ore (Existing – 13.50, Proposed – 26.20)	+ 381.00	+ 381.00	+ 381.00
(ii). Iron ore – Mechanised (Existing – 95.00, Proposed – 110.00)	+ 2280.00	+ 2280.00	+ 2280.00
(iii). Iron ore concession – Trade Policy (Existing – 95.00, Proposed – 88.23)	(-)430	(-)430	(-)430
(iv). Iron ore slurry (Existing – 62.70, Proposed – 57.38)	(-)289.20	(-)289.20	(-)289.20
<b>Sub-total B</b>	<b>+ 1941.80</b>	<b>+ 1941.80</b>	<b>+ 1941.80</b>
<b>C. Residual Concession as per Trade policy on coking coal, thermal coal, fertiliser, alumina, BF slag, Bauxite ore, limestone</b>	<b>(-)578.00</b>	<b>(-)578.00</b>	<b>(-)578.00</b>

#### B. Impact of rationalisation in vessel related charges:

Tariff Item	Additional Income estimated per annum (₹ In lakhs)
(i). Port dues	+ 327.49
(ii). Pilotage	+ 1634.96
(iii). Berth hire	+ 4830.54
<b>Total</b>	<b>6792.99</b>

The reduction in revenue in the past period 2007-08 to 2009-10 is due to concession extended on Crude Oil over notified rates i.e., from ₹ 67.74 to ₹ 39.00 per ton, w.e.f. 1.4.2007 on mutual agreement with M/s.HPCL for setting up of SPM. Hence, the reduction in revenue in past years.

#### (4). Form 2A – Traffic Projections

(i). (a). A copy of the five year plan / annual plan fixed by the Ministry of Shipping for the VPT may be furnished. Traffic projections contained in the Business Plan of the Port may also be furnished. Traffic projections with and without the Volumes to be handled by the BOT operators may be furnished.

(a). The traffic projections as per 11<sup>th</sup> five year plan working group (March 2007) for Visakhapatnam Port covers the period from 2008-2012. The projections for 2010-11 and 2011-12 are given below:

(in million tonnes)

CARGO	2010-11	2011-12	2012-13
POL	19.00	24.00	—
IRON ORE/ PELLETS	17.00	17.30	—
COAL	12.00	12.00	—
CONTAINER	6.00	7.20	—
OTHERS	19.90	21.70	—
<b>TOTAL</b>	<b>73.90</b>	<b>82.20</b>	<b>—</b>

(b). Commodity –wise traffic projection as per Business Plan (Feb 2007) of Visakhapatnam Port is as follows:

(in million tonnes)

CARGO	2010-11	2011-12	2012-13
POL	20.20	22.50	26.00
IRON ORE/ PELLETS	20.00	20.00	23.00
COAL	10.70	11.20	11.80
CONTAINER	2.90	3.50	4.00
OTHERS	19.00	20.80	24.90
<b>TOTAL</b>	<b>72.80</b>	<b>78.00</b>	<b>89.70</b>

(c). The commodity-wise traffic projection by VPT is as follows:

(In million tonnes)

CARGO	2010-11	2011-12	2012-13
POL	18.00	18.10	18.90
IRON ORE/ PELLETS	18.00	18.00	18.70
COAL	14.50	15.30	15.70
CONTAINER	1.80	2.00	2.20
OTHERS	13.19	16.70	21.85
<b>TOTAL</b>	<b>65.49</b>	<b>70.10</b>	<b>77.35</b>

(d). Traffic projections to be handled by BOT Operators are as follows:

(in million tonnes)

B O T Operator	2010-11	2011-12	2012-13
VCTPL	1.80	2.00	2.20
VSP Limited	6.50	6.60	7.00
Sterlite – GCB Mech			8.59
M/s.ABG – WQ6			0.50
M/s.IMC – EQ10			0.99
WQ7 & 8			5.40

\* Traffic Projections include projections to be handled by BOT Operator also.

(b). The VPT may confirm whether the traffic estimates are in line in accordance with the five year plan / annual plan and the business plan of the port. The reasons for deviation, if any, in the traffic estimation considered in the cost statement from the projections made in the five year plan / annual plan/ business plan need to be explained along with the basis of traffic estimation for the years 2010-11 to 2012-13.

The traffic projections compiled by the Port are based on the latest indications of major users for Principal cargoes. In respect of other cargoes the projections are worked out basing on the trend.

(ii). The overall traffic of the port for the year 2010-11 is estimated to reduce by 0.4% over the actual traffic handled in the year 2009-10. The port has estimated 0.7% reduction in the iron ore traffic, 11.5% reduction in coal traffic and around 1.6% reduction in the POL traffic. The reasons for the proposed reduction in the traffic estimates for these cargo items in the year 2010-11 may in explained.

The overall traffic of the Port for the year 2010-11 is estimated to reduce marginally by 0.02% over the actual traffic handled in the year 2009-10. The projected traffic for 2010-11 as against the actuals during 2009-10 are as under:

(in lakh tonnes)

Commodity	Actual traffic 2009-10	Projected traffic 2010-11	Variation	% reduction over 2009-10 traffic
Iron ore	181.08	180.00	1.08	(-) 0.60%
Coal	155.21	141.50	13.71	(-) 8.83%
POL	182.90	180.00	2.90	(-) 1.59%
Other cargo	135.82	153.40	17.58	(+) 12.94%
<b>Total</b>	<b>655.01</b>	<b>654.90</b>	<b>0.11</b>	<b>(-) 0.02%</b>

	The projected traffic for 2010-11 in respect of Iron ore, POL and Coal was less than actual of 2009-10 as per the indications of the users. Also, 2 Nos. of berths were decommissioned for strengthening in the year 2009-10 and expected to be operation by 7-12-2010. Another 3 Nos. of berths are have been taken up for strengthening in 2010-11 and 2011-12 i.e., EQ6 on 5-10-2010 and WQ2 & 3 after 7-12-2010 and will be made operational after a period of 12 months.																								
(iii). The actual cargo exclusively handled by the VPT and the traffic handled by the two BOT operators for the first five months of the financial year 2010-11 (i.e. till August 2010) may be furnished.	<p>The actual cargo handled by the BOT operators viz. M/s.Vizag Sea port Private Limited and M/s.Visakha Container Terminal Private Limited during Year 2010-11 during the last five and six months are as follows:</p> <p style="text-align: right;">(in lakh tonnes)</p> <table><tr><th>Sl. No.</th><th>BOT Operator</th><th>Traffic 2010-11 (upto Aug 10)</th><th>Traffic 2010-11 (upto Sept 10)</th></tr><tr><td>1</td><td>M/s VSPL</td><td>27.35</td><td>31.87</td></tr><tr><td>2</td><td>M/s VCTPL</td><td>9.37</td><td>11.46</td></tr><tr><td colspan="2">Total BOT Traffic</td><td>36.72</td><td>43.33</td></tr><tr><td colspan="2">Total Traffic with BOT Berths</td><td>270.08</td><td>325.44</td></tr><tr><td colspan="2">Total Traffic without BOT Berths</td><td>233.36</td><td>282.11</td></tr></table>	Sl. No.	BOT Operator	Traffic 2010-11 (upto Aug 10)	Traffic 2010-11 (upto Sept 10)	1	M/s VSPL	27.35	31.87	2	M/s VCTPL	9.37	11.46	Total BOT Traffic		36.72	43.33	Total Traffic with BOT Berths		270.08	325.44	Total Traffic without BOT Berths		233.36	282.11
Sl. No.	BOT Operator	Traffic 2010-11 (upto Aug 10)	Traffic 2010-11 (upto Sept 10)																						
1	M/s VSPL	27.35	31.87																						
2	M/s VCTPL	9.37	11.46																						
Total BOT Traffic		36.72	43.33																						
Total Traffic with BOT Berths		270.08	325.44																						
Total Traffic without BOT Berths		233.36	282.11																						
(iv). Explain the reason for not anticipating any growth in the traffic of iron ore and POL cargo in the year 2011-12 over the estimates of 2010-11.	<p>Estimated traffic of Iron ore and POL in years 2010-11 and 2011-12 are:</p> <p style="text-align: right;">(in lakh tonnes)</p> <table><tr><th>Cargo</th><th>2010-11</th><th>2011-12</th><th>% variation over estimate for 2010-11</th></tr><tr><td>Iron Ore</td><td>180.00</td><td>180.00</td><td>0.00%</td></tr><tr><td>POL</td><td>180.00</td><td>181.00</td><td>(+) 0.56%</td></tr><tr><td>Other cargo</td><td>294.90</td><td>340.00</td><td>(+) 15.29</td></tr><tr><td>Total</td><td>654.90</td><td>701.00</td><td>(+) 7.03%</td></tr></table> <p>The port anticipates 0.56% growth in POL and iron ore traffic is expected the same level of 2010-11.</p>	Cargo	2010-11	2011-12	% variation over estimate for 2010-11	Iron Ore	180.00	180.00	0.00%	POL	180.00	181.00	(+) 0.56%	Other cargo	294.90	340.00	(+) 15.29	Total	654.90	701.00	(+) 7.03%				
Cargo	2010-11	2011-12	% variation over estimate for 2010-11																						
Iron Ore	180.00	180.00	0.00%																						
POL	180.00	181.00	(+) 0.56%																						
Other cargo	294.90	340.00	(+) 15.29																						
Total	654.90	701.00	(+) 7.03%																						
(v). The basis on which traffic estimation of the BOT operators viz. Vizag Seaport Limited and Visakha Container Terminal Limited are considered for the years 2010-11 to 2012-13 may be explained. The traffic estimation of VCTPL in terms of equivalent TEUs may also be indicated separately.	<p>Traffic Estimation of the BOT operators.</p> <p style="text-align: right;">(in lakh tonnes)</p> <table><tr><th rowspan="2">Year</th><th rowspan="2">M/s VSPL Quantity</th><th colspan="2">M/s VCTPL</th><th rowspan="2">Basis for estimation</th></tr><tr><th>Quantity</th><th>No. of TEUs</th></tr><tr><td>2010-11</td><td>65.00</td><td>18.00</td><td>123.400</td><td rowspan="3">As per the indications given by the BOT operators</td></tr><tr><td>2011-12</td><td>66.00</td><td>20.00</td><td>135.000</td></tr><tr><td>2012-13</td><td>70.00</td><td>22.00</td><td>150.000</td></tr></table>	Year	M/s VSPL Quantity	M/s VCTPL		Basis for estimation	Quantity	No. of TEUs	2010-11	65.00	18.00	123.400	As per the indications given by the BOT operators	2011-12	66.00	20.00	135.000	2012-13	70.00	22.00	150.000				
Year	M/s VSPL Quantity			M/s VCTPL			Basis for estimation																		
		Quantity	No. of TEUs																						
2010-11	65.00	18.00	123.400	As per the indications given by the BOT operators																					
2011-12	66.00	20.00	135.000																						
2012-13	70.00	22.00	150.000																						
(vi). The designed capacity of the port furnished in Sl. No. III of form 2A for the past period 2006-07 to 2009-10 as well for the years 2010-11 to 2012-13 is different from the designed capacity furnished in its original proposal dated 26 May 2009. Kindly furnish workings of the designed capacity of the port arrived for the years 2006-07 to 2009-10 and estimated designed capacity for the years 2010-11 to 2012-13 considering the capital investment proposed to be made during these years and the productivity improvements expected to achieve.	Capacity furnished at Sl. No. III in form 2A for the years 2007-08, 2008-09 and 2009-10 (provisional) is as per the capacities approved by the Ministry for the respective years (Copies enclosed). It has furnished the capacity as on 31 March 2010 and year-wise additions to the capacity for various projects as given by them vide letter dated 24 November 2010 and hence not reiterated here.																								
(5). <b>Form 2B - Income Estimation:</b>																									
(i). The income from dry docking reported in the Annual Accounts is ₹ 254.11 lakhs and ₹ 178.34 lakhs for the years 2008-09 and 2009-10 respectively whereas in form 2B, Sl. No. B(iv), it is shown as ₹ 55.35 lakhs and ₹ 64.77	The income from dry docking reported in the Annual Accounts is the total income from ORS Dry dock and Fishing harbour Dry dock and Slipway Facility at Fishing Harbour. In form 2B,																								

lakhs. Further, the income from port dues, pilotage and berth hire furnished in the Form 2B also do not match with the income reported in the Annual Accounts for the three years. The variation may be reconciled for each items.

(ii). (a). The Authority has already fixed upfront tariff with reference to the eight proposals filed by the VPT for various cargo handling facilities envisaged by to be developed under PPP basis and one proposal relating to upfront tariff fixation for iron ore terminal is in the pipeline. The VPT is requested to furnish the details of the traffic, revenue share, income estimated from the projects already commissioned or likely to be commissioned in the tariff cycle under review.

Sl.No. B(IV), the figures furnished are in respect of ORS dry dock only i.e., excluding fishing harbour dry dock & slipway.

Though the upfront tariff for 8 proposals was finalized, only 3 PPP projects were finalized. However, estimated royalty income was considered for 5 BOT projects which are estimated to commence operations during the year 2012-13. Hence estimated royalty income for the following 5 BOT berths included in the operating income of the VPT. A detailed statement of the same is furnished below:

PPP berth / Operator	Traffic in lakh tons	% of royalty	Royalty revenue ₹ in lakhs	
M/S VCTPL	22.00		142.00	Existing BOT Operator
M/S VSPH	65.90		336.18	Existing BOT Operator
GCB - M/s Sterilite	85.90	38.10	5008.85	% of royalty as quoted
WQ-7	30.80	15.00	597.47	Royalty % - Estimated
WQ-8	23.40	15.00	511.10	Royalty % - Estimated
WQ-6 M/s ABG infra	5.00	47.17	376.90	% of royalty as quoted
EQ-10	9.90	19.08	142.50	% of royalty as quoted
M/s IMC Ltd				
Total	242.70		7115.00	

50% of the above Royalty Income has been considered as Port Revenues in Form 2 B - Income Projections as well as in Form 9 - Royalty Income

(b). No lease rental is charged on the operational area under VPT's operations. For the various PPP projects, however, the VPT proposes to allot land to the successful operator and collect lease rental. The income anticipated from such allotments of land made or to be made by the port to PPP operators on BOT basis in this tariff cycle may be indicated for each project alongwith detailed working and its treatment in the cost statement may also be explained.

Regarding lease rentals from BOT operators, it is to state that, though required back up area were identified for each project, till date no land lease agreements were entered by BOT operators. Considering that the said allotments will be made during the year 2012-13, the Lease rentals receivable from PPP operators is furnished as under:

(₹ in lakhs)

BOT Berth	Land lease rentals P.A.
GCB - M/s. Sterilite	242.00
WQ-7	353.00
WQ-8	106.00
WQ-6 M/s. ABG infra	62.00
EQ-10 M/s IMC Ltd	34.00

The above said lease rental income has not been factored in the cost statements. Since the said income will reflect in Estate activity, the tariff revision proposed may not be effected.

(iii). The income from fertiliser handling (both raw material and finished) is estimated to increase by 33% in the year 2010-11, when the fertiliser traffic (raw material) is estimated to increase by around 3% and finished fertiliser by 12%. The same trend is observed in the subsequent two years also. The VPT may examine and review the estimates, if found necessary.

The traffic projections in form 2A and wharfage estimation on Fertilizers in form 2B are furnished below:

Cargo	Traffic projection		%	Revenue projection		%
	2009-10	2010-11		2009-10	2010-11	
Finished Fertilizer	26.21 lakh tonnes	31.50 lakh tonnes	11.86%	30 lakh tonnes @ ₹ 27.50 = ₹ 825.00 lakh	37 lakh tonnes @ ₹ 27.50 = ₹ 1017.50 lakh	33.33%
Raw Fertilizer	7.75 lakh tonnes	8.00 lakh tonnes	3.00%	8 lakh tonnes @ ₹ 26.50 = ₹ 212.00 lakh	8 lakh tonnes @ ₹ 27.50 = ₹ 220.00 lakh	33.33%

Thus, there is a discrepancy in income projections on fertilizer & fertilizer raw materials, which are to be corrected.

(iv). The reasons for maintaining status quo in the storage income for the years 2011-12 and 2012-13 may be explained when the traffic is estimated to increase by 7.5% and 11.5% respectively in these two years.

Increase in traffic does not result in increase in storage revenue as there is no additional stacking space available. Hence status quo in the storage income is maintained. Storage charges are collected on area basis and not on tonnage basis.

(v). The overall estimated traffic is scaled down by 0.4% in the year 2010-11 whereas the overall cargo handling income shows a reduction of 1.3% to 1.6%. The reasons for such variation in the income estimation vis-à-vis the traffic projection may be explained.

The drop in revenue estimated is mainly due to drop in tripling income on iron ore fines which is anticipated to be received through slurry pipeline by M/s.Essar as indications are available that the pipe line will be restored in near future.

(vi). The vessel traffic is estimated to increase by 10% in the year 2010-11, and 24% in the year 2011-12. Whereas the income from port dues is estimated to increase by 1% and 17% in the first two years, the income from pilotage shows a drop of 1.23% in 2010-11 and increase of 15.4% in 2012-13 and the income from berth hire is estimated to increase by 2.6% and 9.2% in the two years 2010-11 and 2011-12. The berth hire income for the year 2012-13 is estimated to reduce by 10.76% over the estimates of the respective previous year though the vessel traffic shows 2.86% increase in this year.

The percentage of variations in vessel traffic and its revenue mentioned are not matching with the variations observed in the figures furnished in the cost statements. However, it is to state that the percentage of variation in revenues may not be in consonance of variation in vessel traffic due to variations in the composition of vessels which have different ranges of GRT and different tariff charges. For instance, the rate for port dues in respect of Iron ore vessels is US\$ 0.178 per GRT while that of General Cargo Vessels is US\$ 0.251. The rate of variation in revenue will differ with the variation in vessel traffic of respective cargo vessels. It is also to mention that GCB berth has been decommissioned recently and handed over to M/s.Sterlite for taking up mechanization facilities which is also an important factor for decrease in vessels related income.

The reasons why the increase in income from vessel related items is not proportionate to the vessel traffic projections for each of the years may please be explained.

(vii). As regards POL cargo, the VPT has stated that concessional rate was levied by the port since April 2007. In this regard, the following information may be furnished:

(a). Consequential effect of such concessions granted on growth of traffic and impact of such reduction on the revenue may be analysed and furnished for the years 2007-08 to 2009-10 and 2010 -11 upto August 2010.

Consequential effect of concession granted for Crude Oil and impact of such reduction on the revenue from 2007-08 to 2010-11 and up to August 2010.

#### CRUDE OIL IMPORTS:

Year	2007-08	2008-09	2009-10	upto Aug	2010-11
Tonnage	95.34	91.44	88.86	30.55	93.00
Wharfrage as per SOR rate per tonne	67.74	67.74	67.74	67.74	67.74
Concessional Wharfrage rate per tonne offered	39.00	39.00	39.00	39.00	39.00
Concessional Wharfrage rate per tonne at SPM					17.00
Wharfrage revenue as per SOR rate	6458.33	6194.15	6019.38	2069.45	6299.82
Wharfrage after rebate i.e. @ ₹ 39/- per tonne	3718.28	3568.16	3485.54	1191.45	*2910.90
Impact	2740.07	2627.99	2553.84	878.00	3388.92

\* SPM facility at VPT is expected to commission during the month of Dec. 2010. As per agreement entered with HPCL, after commissioning of SPM, the Crude oil will be handled at SPM and OSTT in 70:30 ratio. The wharfrage rate applicable for the Crude handled



		at SPM is ₹ 17/- per tonne and OSTT is ₹ 39/-. The following is the detailed calculation of wharfrage after rebate for the year 2010-11.																
		<table><tr><th>Description</th><th>Tonnage in LT</th><th>Wharfrage rate</th><th>Revenue after rebate</th></tr><tr><td>Crude Oil at SPM</td><td>32.55</td><td>17.00</td><td>553.35</td></tr><tr><td>Crude oil at OSTT</td><td>60.45</td><td>39.00</td><td>20357.55</td></tr><tr><td></td><td></td><td>TOTAL</td><td>20910.90</td></tr></table>	Description	Tonnage in LT	Wharfrage rate	Revenue after rebate	Crude Oil at SPM	32.55	17.00	553.35	Crude oil at OSTT	60.45	39.00	20357.55			TOTAL	20910.90
Description	Tonnage in LT	Wharfrage rate	Revenue after rebate															
Crude Oil at SPM	32.55	17.00	553.35															
Crude oil at OSTT	60.45	39.00	20357.55															
		TOTAL	20910.90															
	(b). Confirm that the income estimates for the years 2010-11 to 2012-13 are based on the existing rates approved by the TAMP in respect of POL as well as all the cargo items for the next three years under review.	(b). The income estimates at existing tariff for the years 2010-11 to 2012-13 are prepared based on existing rates approved by TAMP except for Crude oil for which concession was agreed up on from 1.4.2007. However, estimated income for projected years from 2010-11 to 2012-13 are furnished as per proposed SOR duly considering the revisions proposed.																
	(viii). The income from fishing harbour at the existing tariff is estimated to increase from ₹ 362.64 lakhs reported in 2009-10 to ₹ 558.92 lakhs in 2010-11 i.e. 54% increase. Please clarify whether 54% increase estimated in the income is in line with the increase in traffic and utilisation anticipated in this activity.	The income on fishing harbour for the years 2010-11 to 2012-13 have been over estimated erroneously due to some calculation errors. However, there are no proposals for revision of fishing harbour tariff has been envisaged in this proposal, the same may be ignored.																
	(ix). Note 3 to Form 2B of the prescribed format for tariff proposal adopted by this Authority requires the major ports to provide detailed computation of income with reference to the estimated traffic. However, no such computation has been furnished by port. Please furnish detailed computation of income with reference to the estimated traffic at the existing Scale of Rates and the proposed Scale of Rates for all the years under consideration separately for each of the activities and sub-activities.	The income computation statements have been enclosed as desired.																
(6).	(i). The cost statement relating to the railway activity shows deficit in the existing arrangement, for all the years under consideration. In this context, please furnish the following:																	
	(a). Steps taken to make the railway activity self-reliant.	A proposal for upward revision of railway tariff by 9.90% has been submitted to Railway Board. Effective measures to improve efficiency parameters and reduction in manpower are being contemplated.																
	(b). Efforts made to review and revise the terminal charges with the approval of Railway Board.	As per practice in vogue, Railway Board revises the Siding and Haulage charges every year based on the per tonne kilometer rate and Terminal charges are revised once in two years. As such, on continuous pursuance of VPT, the rate of Siding and Haulage charges were revised and the following are the details of rates approved by the Railway Ministry.																
		<table><tr><th>Description</th><th>2009-10</th><th>Proposed (2010-11)</th></tr><tr><td>Siding charges (8 wheeler wagon)</td><td>810</td><td>890</td></tr><tr><td>Haulage Charges (8 wheeler wagon)</td><td>1125</td><td>1236</td></tr><tr><td>Terminal Charges (2009-2011) per tone once in two years</td><td>14.87</td><td>14.87</td></tr></table>	Description	2009-10	Proposed (2010-11)	Siding charges (8 wheeler wagon)	810	890	Haulage Charges (8 wheeler wagon)	1125	1236	Terminal Charges (2009-2011) per tone once in two years	14.87	14.87				
Description	2009-10	Proposed (2010-11)																
Siding charges (8 wheeler wagon)	810	890																
Haulage Charges (8 wheeler wagon)	1125	1236																
Terminal Charges (2009-2011) per tone once in two years	14.87	14.87																
	(c). The necessity for the other port charges to cross-subsidise this activity.	VPT has not proposed for cross subsidization of railway activity deficit with other activities.																

	<p>(ii). The railway and the estate activities show an average deficit of almost 48% and 22% respectively as per the cost statement furnished by the VPT. Why should cargo and vessel related activity subsidize estate activity?</p> <p>The Authority has always held that port estate should be optimally and commercially exploited so that estate revenue can supplement the port's core functioning. The revised tariff guidelines of 2005 also recognise this position. Please furnish a separate consolidated cost statement excluding Railway and Estate activity.</p> <p>(iii). The lease rental last approved by the Authority was for the quinquennium 2003-08. The estate rentals are due for revision since 2008. While considering the estimation of lease rental in the various upfront tariff cases approved by the Authority, the port has been alerted that its proposal for revision of estate rental is due for revision. The VPT has, however, not filed its proposal for revision of lease rental.</p> <p>It may be relevant here to highlight that the Authority vide Order No.TAMP/41/2005-VPT dated 22 April 2008 has provisionally approved the lease rental of the and had advised the port to file a suitable proposal after assessing the basic value of the land is to be assessed under all the methods prescribed in the Government guidelines of March 2004 and derive the estate rental based on the rate beneficial to the port. The proposal of the VPT in this regard is awaited despite follow up. The port may immediately file the proposals for revision of lease rentals following the Government guidelines issued in this regard and adhered to our advice rendered in the April 2008 Order. The additional revenue anticipated from revision in the estate activity may be indicated.</p>	<p>Similarly, VPT has also not proposed for cross subsidization of estate activity deficit with other activities. The cost statements for Railway and Estate activities have been prepared separately and submitted vide Form 5-C and 5-D as prescribed by TAMP and the cost statements for Cargo related and Vessel related activities are also exclusively prepared and no cross subsidization is envisaged.</p> <p>Since the quinquennial valuations and basic valuations for VPT lands in different zones are yet to be finalized by District Revenue Authorities, the proposal for revision lease rentals could not be submitted. The same will be furnished as soon as the said valuations by DRA are received.</p>																												
(7).	<p><b>Royalty/ Revenue Share receipts:</b></p> <p>(i). Creation of maintenance of a separate escrow account for revenue share / royalty receipt is mandated by the Government policy as per clause 2.8.3. of the tariff guidelines. In para 12(iv) of the last tariff revision Order, the VPT was advised to furnish the Escrow Account at the end of the financial year 2008-09 to enable this Authority to review the position of the receipts and utilisation made from this Escrow Account. The VPT has not furnished the Escrow Account. The Annual Accounts of the port for the years 2008-09 and 2009-10 and even for the past years do not show separate account created for this purpose. The VPT is requested to clarify the reasons for non-maintenance of separate escrow accounts as per the provisions in the tariff guidelines.</p> <p>(ii). Furnish the year-wise revenue share receipts from the two BOT operators since 2005-06, receipts transferred to escrow account and the utilisation, if any, made from the Escrow Account for creation and / or modernisation of the port infrastructure facilities.</p>	<p>The details for royalties received from BOT operators and amounts deposited in Escrow specifically opened for this purpose with State Bank of India have been furnished in Form No.9 of Tariff filing forms submitted to TAMP. An escrow a/c specifically for this purpose is being maintained with SBI Main Br., VPT which has been shown Schedule 2.3 of Annual Accounts under Cash &amp; Bank Balances.</p> <p>The royalty income received from the BOT operators from 2005-06 to 2009-10 are furnished here under:</p> <table><tr><th>Year</th><th>Royalty receipts</th><th>Amt. Transferred to Escrow A/c. with SBI</th><th>Amount Utilized</th></tr><tr><td>2005-06</td><td>97.76</td><td>0</td><td>0</td></tr><tr><td>2006-07</td><td>141.00</td><td>142.79</td><td>0</td></tr><tr><td>2007-08</td><td>243.67</td><td>33.64</td><td>0</td></tr><tr><td>2008-09</td><td>294.91</td><td>245.95</td><td>0</td></tr><tr><td>2009-10</td><td>375.85</td><td>30.09</td><td>0</td></tr><tr><td><b>TOTAL</b></td><td><b>1153.19</b></td><td><b>452.47</b></td><td><b>0</b></td></tr></table>	Year	Royalty receipts	Amt. Transferred to Escrow A/c. with SBI	Amount Utilized	2005-06	97.76	0	0	2006-07	141.00	142.79	0	2007-08	243.67	33.64	0	2008-09	294.91	245.95	0	2009-10	375.85	30.09	0	<b>TOTAL</b>	<b>1153.19</b>	<b>452.47</b>	<b>0</b>
Year	Royalty receipts	Amt. Transferred to Escrow A/c. with SBI	Amount Utilized																											
2005-06	97.76	0	0																											
2006-07	141.00	142.79	0																											
2007-08	243.67	33.64	0																											
2008-09	294.91	245.95	0																											
2009-10	375.85	30.09	0																											
<b>TOTAL</b>	<b>1153.19</b>	<b>452.47</b>	<b>0</b>																											

(iii). As stated in our earlier query, revenue share anticipated from the new PPP projects envisaged to be commissioned in this tariff cycle may also be included and shown separately.

The revenue share anticipated new PPP projects envisaged to be commissioned in 2012-13 is furnished here under and the said royalty income has been taken into account in 2012-13.

PPP berth / Operator	% of royalty	Royalty revenue (₹ in lakhs)
VCTPL – existing operator		141.98
VSPL - existing operator	17.111	336.17
GCB – M/s. Sterilite	38.10	5008.85
WQ-7	15.00*	597.44
WQ-8	15.00*	511.08
WQ-6 M/s. ABG Infra	47.17	378.90
EQ-10 M/s. IMC Ltd.	19.08	142.50

\* Assumed

(iv). (a). In the last tariff Order, the entire revenue share receipts estimated from the two BOT operators for the years 2007-08 to 2009-10 were transferred to the Escrow Account. Whereas, in cost statement now furnished, 50% of the revenue share received from the VCTPL and VSPL is treated as part of the revenue and 50% is transferred to the Escrow Account. The reasons for adopting different approach from the last tariff Order may be explained.

Earlier VPT contemplated to utilize the entire amount of royalties received for the specified purposes and hence the same were proposed to transfer to the escrow account. However, VPT could not identify and utilize the funds available for the purpose of creation / modernization of port infrastructure facilities so far. It is now proposed to transfer only to an extent of 50% of royalty income received to Escrow account and the balance 50% was considered as revenue of the Port Trust.

(b). As per the tariff guidelines, the Port Trusts are required to utilise the funds from Escrow Account for the purpose of creation and / or modernisation of the port infrastructure facilities within a period of five years. Please show how the said guidelines has been complied with by the port trust and the treatment given in the cost statement in this regard may be explained.

(v). Berth hire income and the wharfage income relevant for estimating the revenue share in case of the another BOT operator viz. VSPL was estimated at ₹ 1757.19 lakhs for the year 2010-11 in the Order No.TAMP/9/2007-VSPL dated 27 March 2009. As against this, the VPT in form 9 has estimated revenue share from VSPL at ₹ 1681 lakhs for the year 2010-11. The basis adopted for estimating the income of VSPL for the purpose of the revenue share estimation may be explained. Please furnish detailed computation of revenue share estimation from VSPL.

VPT is not aware of the basis of estimation of revenue by VSPL. However, the estimation of revenues in respect of existing BOT operators i.e. VSPL and VCTPL is furnished here under:

Cargo related revenue of M/s. VSPL- Wharfage:

Cargo		Foreign	Coastal	Total	Wharfage rate	Wharfage revenue (₹ in lakhs)
IRON ORE	E	0.00	11.45	11.45	13.50	154.58
COKING COAL ETC		28.90	5.50	34.40	26.00	894.40
manganese ore		0.00	0.55	0.55	9.90	5.45
G.BLOCKS	E	0.10		0.10	37.00	3.70
STEAM COAL	E	5.20		5.20	28.00	161.20
TIMBER		0.00		0.00	35.00	0.00
Gypsum		9		9	40	360.00
SM ORE	E	1.40		1.40	28.00	39.20
L.SAND	E	0.00		0.00	11.50	0.00
LIME STONE		0.55		0.55	24.00	13.20
CEMENT CLINKER		0.00		0.00	17.00	0.00
BF SLAG	E	0.00		0.00	40.00	0.00
FRM		0.35		0.35	26.50	9.28
FF		0.00		0.00	27.50	0.00
FELD SPAR		0.00		0.00	18.50	0.00
OTHERS		1.00		1.00	40.00	40.00
		47.50	17.50	65.00		1681.00

Berth Hire Revenue:

	No. of Vessels	Avg ORT	Avg Stay	Rate per ORT Hr	US \$ Rate	Berth Hire (₹ in lakhs)
Foreign	124	21702	47	0.00285	48.26	155.34
Coastal	22	21702	47	0.07500	48.26	15.67
						171.01
Total Revenue (₹ 1681.00 lakhs - ₹ 171.01 lakhs)						1510.00
Royalty Revenue @ 17.111% from M/s. VSPL						318.56
Royalty from M/s. VCTPL						141.98
Total Royalty Revenue from BOT Operators for 2010-11						460.54

(8). **Operating Expenditure:**

(i). Though, the traffic for the year 2010-11 is estimated to reduce by 0.4% over the previous years actual traffic, the expenditure for the year 2010-11 under all the heads is estimated to increase. The expenditure on cargo handling and storage is estimated to increase by 7%, port and Dock facility by 20.9%, estates by 5.4%, Railways by 6.2%, and the management and general overheads is estimated to increase by 2.5% over the 2009-10 actuals. Further, the overall expenditure for the subsequent years 2011-12 and 2012-13 are also estimated to increase by 8% and 5.4% over the relevant previous years.

As already communicated by us vide our letter No.TAMP/27/2005-Misc. dated 18 May 2010, an escalation factor of 3.76% per annum will be considered for the expenditure projections in the cost statement.

The comparative position of expenditure considered in the cost statements are furnished.

It has submitted that increase in expenditure on account of salaries and wages is considered @ 7.10% based on the past experience considering annual increments of 3% and increase in D.A. points of 4.10%. The escalation factor of 3.76% advised by TAMP is found to be much lower to the actual increase being experienced.

In case of other types of expenditure i.e. expenditure excluding salaries and wages, VPT had considered increase @ 3.76% as advised by TAMP. However, the percentage of increase in case of Port & Dock Facilities shows a higher rate of increase due to provisions of ₹ 1800.00 lakhs in 2010-11 and ₹ 2700.00 lakhs made for deployment of 2 Nos. of Tugs on hire. In case of Cargo Handling & Storage, the R & M cost includes negative expenditure of ₹ 41.33 lakhs in 2009-10 on Floating Crane Bheema due to accountable of cenvat credit while the expenditure for 2010-11 projected with regular provision of ₹ 42.89 lakhs for the same craft. Hence, the difference between R&M cost for 2009-10 to 2010-11 shows an increase of ₹ 84.22 lakhs. The expenditure other than these variances, shows an increase of 3.76% only as advised by the TAMP.

(ii). (a). In the Form – 3B submitted by the Port, salaries and wages for the years 2008-09 and 2009-10 is shown as ₹ 8,699.78 lakhs and ₹ 11,837.14 lakhs respectively. On comparison with the Additional schedule to the Profit and Loss Account, it is seen that the salaries and wages for the port is ₹ 16,305.27 lakhs and ₹ 25,759.91 lakhs for the corresponding years.

The erstwhile DLB merged with VPT w.e.f. 26.9.2008. The figures shown in Additional Schedule to the Profit and Loss Account is total of expenses of CHD and VPT including expenditure of Management and General Administration. Whereas in Cost Statements, VPT considered only principal activity wise expenditure without MGA, Quarters and CHD expenditure. Hence, the difference. The reconciliation statement for the year 2008-09 in r/o salaries is furnished below:

	2008-09
<b>SALARIES &amp; WAGES</b>	
Cargo Handling & Storage	2857.39
Port & Dock Facilities	3048.7
Railway Working	2431.08
Estate Rentals	362.61
Total	8699.78
Management & General Admn	6497.53
Salaries of CHD	884.41
Total Salaries & Wages	16081.72
Salaries on maintenance of quarters	223.55
Salaries & Wages as per Annual Report	16305.27

(b). Like wise, the power cost in the Form – 3B submitted by the Port is shown as ₹ 1,587.82 lakhs and ₹ 1,474.37 lakhs for the year 2008-09 and 2009-10

The total expenditure has been reconciled. Further item-wise reconciliation statements may not be insisted upon please.

respectively whereas in the Additional schedule to the Profit and Loss Account the electricity cost for the port is reported at ₹ 1,815.78 lakhs and ₹ 1,716.98 lakhs for the years 2008-09 and 2009-10 respectively.	
(c). Actual insurance cost for the past three years is shown as nil in Sl. No. VII of Form 3B whereas the insurance cost reported is ₹ 0.96 lakhs in 2008-09 and ₹ 7.54 lakhs in 2009-10 in the Additional schedule to the Profit and Loss Account furnished in the Annual Accounts.	
(d). The reasons for the variation in each of the head shown in the Form 3 B may be reconciled for each of the items reflected in the Annual Accounts.	
<b>(iii). Salaries and Wages:</b>	
(a). The National Tribunal Award of 2006 on manning scales has already been notified. Clause 2.6.2 of the tariff guidelines requires the port to regularly review and adjust the manning scales / datum. Please clarify whether the proposal of the VPT is based on the revised manning scales. If not, please modify the estimation of salary and wage cost based on the revised manning scales awarded by National Tribunal in 2006.	Manning Scales were implemented in VPT only with reference to CHLD workers for which tariff proposal for CHLD separately furnished to TAMP and Tugs, Dredgers & other Floating Crafts. On implementation of manning scales for floating crafts, it is found that there are 20 Nos. Lascar Gr.I, 2 Nos. Serang Gr.II and shortage of 2 Nos. Sr. Masters in Tugs & Floating Crafts Sections. The financial implication will be around 36.00 lakhs per annum. If this cost of surplus labour as per manning scales is excluded from the Towing, Berthing & Mooring activity, the deficit in Berthing will reduce from ₹ 4674.78 lakhs to ₹ 4638.78 lakhs. The same has been considered now, the upward revision of berthing charges were suitably reduced as advised by TAMP's Lr. No.TAMP/13/2009-VPT, dated 9-11-2010.
(b). Furnish the existing manning scales for different services, the manning scale proposed to be followed by the VPT and cost thereon for the traffic estimation made during the years 2010-11 to 2012-13.	
(c). Despite estimating reduction in the work strength by 1.5% in the each of first two years i.e. 2010-11 and 2011-12, justify the reasons for estimating increase in the salaries and wage cost by around 7% for each of these two years.	Though there is reduction in work strength, the salaries and wages cost is estimated to increase due to annual increments and increase in D.A. points. It has furnished the quarterly increase of D.A. percentage from 1.4.2009 which shows that the average yearly increase in DA is 4.61% for the year 2009-10 and 4.68% for the year 2010-11 (last quarter based on approximate basis). The port has submitted that the combined effect of annual increments and DA is much above the percentage of increase proposed which will be offset the decrease in staff strength.
(d). The VPT in the revised proposal has stated that provision for wage revision in respect of Class I and II Officers is considered at ₹ 3.50 crores from 2010-11 onwards. At the same time, the VPT has stated that the impact would be ₹ 11.60 crores per annum as per cafeteria approach. Please confirm the exact impact of wage revision and considered and where the same is reflected in the cost statement.	The officers wage revision was not finalized by the time the cost statements were prepared and hence VPT estimated the impact due to wage revision of officers would be around ₹ 3.50 crores. On finalization of the wage revision as well as cafeteria allowance @ 45% on basic pay, the impact is estimated to go up to ₹ 11.60 crores per annum. However, the proposal is based on the estimated impact of ₹ 3.50 crores per annum only.
(e). Confirm the estimates for the year 2010-11 captures the impact of wage revision of Class III and IV. A brief summary of the impact of salary revision for class I to class IV considered in the cost statement may please be furnished.	Confirmed that estimated expenditure on salaries for the year 2010-11 is as per revised pay & allowances of Class III & IV employees.
(f). In the last tariff revision Order, the Authority in para 12(viii) had considered 15% of the total salaries and wages cost towards wage revision from January 2007 onwards. The provision, if any, made for wage revision in	VPT made provisions for wage revision of ₹ 450.00 lakhs for 3 months in the year 2006-07, ₹ 1800.00 lakhs in 2007-08, ₹ 2400.00 lakhs in 2008-09 accounts pending finalization

the Annual Accounts of 2007-08 to 2009-10 may be indicated and treatment given in the cost statement may also be stated.	of wage revision. An amount of ₹ 5289.00 lakhs has been actually paid in 2009-10 accounts after finalization of wage revision which includes arrears for ₹ 2594.27 lakhs up to period ending 31-3-2009. The wage arrears amount of ₹ 2594.27 lakhs for the period from 1-1-2007 to 31-3-2009 has been excluded in the cost statements.
(iv). <b>Power and fuel Cost:</b> Clause 2.5.1. of the tariff guidelines stipulates that the expenditure projections should be in line with traffic projections and adjusted for price fluctuation. The consumption of power and the fuel generally vary with reference to the traffic growth. The power and fuel cost estimated by the VPT, however, does not seem to factor the traffic growth anticipated particularly in the years 2011-12 and 2012-13. VPT may review and confirm that the estimation of these items are correct.	The power & fuel cost, generally, are not susceptible for estimation since the traffic comprises of mix of bulk and break-bulk cargoes, receipt of iron by road / by slurry pipeline, variations in rail borne traffic, the deployment of tugs depends on size of the vessels and weather conditions etc as well as variations in power tariff / fuel rates. Therefore, the power and fuel cost were escalated at the advised rate of escalation.
(v). <b>Repairs and Maintenance cost:</b>	
(a). The repairs and maintenance cost is estimated to increase by 4.36% in the year 2010-11 and 3.76% in the each of the years 2011-12 and 2012-13. The basis for estimating the repairs and maintenance cost may be explained.	The R & M cost includes negative expenditure of ₹ 41.33 lakhs in 2009-10 on Floating Crane Bheema due to account of cenvat credit while the expenditure for 2010-11 is projected with regular provision of ₹ 42.89 lakhs for the same craft. Hence, the difference between R&M cost for 2009-10 to 2010-11 shows an increase of ₹ 84.22 lakhs. The expenditure other than the said variance shows the increase of 3.76% as advised by the TAMP.
(b). Clarify whether the estimates captures the repairs and maintenance cost, if any, expected on the additions proposed to the gross block during the years 2010-11 to 2012-13.	The R & M expenses on the <b>proposed additions</b> to capital assets were <b>not considered</b> in the proposal.
(vi). <b>Insurance cost:</b>	
(a). The revised proposal of the VPT states no provision is made for insurance premium on capital assets. Clause 2.14 of the tariff guidelines also recommends the port to insure the port assets.  It is further notable that the VPT during the last tariff revision had submitted that Secretary Shipping in the IPA meeting held on 15 October 2005 had advised all the ports to adequately insure the port assets. The reasons for not adhering to the advice rendered by Secretary (Shipping) and not complying the provisions in the tariff guidelines may please be explained.	The Insurance cost on assets is not considered in the present proposal since a proposal for insurance of port crafts is sent to Government for approval in view of the Ministry's directives vide Lr. No.PT-11033/7/2005-PT, dated 10-8-2006 (Copy enclosed) that ports shall specifically obtain prior approval of the Government before entering into any agreement with Insurance Companies. Such approval from the Ministry has not been given so far. It is also learnt that the approval for proposal for insurance of Port Assets by Chennai Port Trust sent on 22-5-2008 has also been not communicated (ChPT Lr. No.AO(Compilation)/2554/2005/F, dt. 8-7-2010 is enclosed). In view the above, the insurance cost has not been considered in this proposal.
(b). The Scale of Rates in note (11) under general terms and conditions proposes to refund the cost of damage to the hirer on admittance of claim from the insurance company. The VPT may clarify how the proposed condition will operate if the port does not insure the relevant assets.	Since the insurance cost was not considered, no refund of cost of damages remitted by the hirer of the port equipment will be processed.
(vii). <b>Other expenses:</b> The expenses in Sl. No.A.VIII (v) under head 'others expenses' in form 3B shows a steep increase of 93% i.e. from ₹ 2106.16 lakhs in the year 2009-10 to ₹ 4070.89 lakhs in the year 2010-11. 25% increase is further estimated in this item the next year 2011-12. Specific	The increase in other expenses at item No. A in the year 2010-11 over 2009-10 is due to provision of ₹ 1800.00 lakhs towards payment of tug hire charges for the proposed deployment of 2 Nos. private tugs on hire from Aug., 2010 to augment the tug power for the

	reasons, if any, for such steep increase in this item may be given to justify the estimate. Please list out the items covered under this head of expenditure.	increased shipping movements. The increase in 2011-12 over 2010-11 is due to provision for payment of such tug hire charges for full year. The VPT has furnished copy of the work order issued by VPT in July 2010 for hire of two tugs.												
	(viii). <b>Depreciation:</b> Furnish detailed working for the depreciation estimated for the years 2009-10 to 2012-13 indicating details of assets, rate of depreciation, method followed and life norms adopted as per Companies Act may be furnished	The details of assets likely to be added during the years 2009-10 to 2012-13 have already been furnished in Form 4 A. Also, it has been mentioned in the salient features of the proposal, it has been indicated that Depreciation has been worked out on straight line method as per the life norms prescribed by the Ministry. The depreciation as per Companies Act, 1956 will be much above the depreciation as is being provided by the Port as per Ministry's guidelines.												
(9).	No correlation can be drawn of the expenditure estimated in form 3B and the expenditure allocated between the various activities and sub-activities. Please furnish basis for allocation of all expenses covered under operating Expenses, management and general overheads and depreciation and capital employed to the various activities and sub-activities alongwith detailed workings.	<p>The reconciliation statement of the expenditure shown in Form 3 B and expenditure allocated to various activities are furnished. The formats prescribed by TAMP do not prescribe for showing expenditure on type wise viz., Salaries, Power, Fuel, R&amp;M, Stores etc in respect of Railway and Estate activities and hence the expenditure for the same shown on sub-activity wise only. The basis of allocation or apportionment of various expenditure items are indicated below:</p> <table><tr><th>Description</th><th>Basis of allocation / apportionment</th></tr><tr><td>Operating Expenses other than expenditure on Quarters in Estate Activity</td><td>Allocation based on actual expenditure incurred on the cost centers relevant to the activities</td></tr><tr><td>Expenditure on Quarters</td><td>Apportionment based on the No. of employees working in each activity</td></tr><tr><td>Depreciation</td><td>Actual depreciation on the assets relevant to the activities</td></tr><tr><td>MGA Overheads</td><td>Basis of apportionment furnished against para 13 (i)</td></tr><tr><td>Capital Employed</td><td>Based on Net Assets of each activity</td></tr></table>	Description	Basis of allocation / apportionment	Operating Expenses other than expenditure on Quarters in Estate Activity	Allocation based on actual expenditure incurred on the cost centers relevant to the activities	Expenditure on Quarters	Apportionment based on the No. of employees working in each activity	Depreciation	Actual depreciation on the assets relevant to the activities	MGA Overheads	Basis of apportionment furnished against para 13 (i)	Capital Employed	Based on Net Assets of each activity
Description	Basis of allocation / apportionment													
Operating Expenses other than expenditure on Quarters in Estate Activity	Allocation based on actual expenditure incurred on the cost centers relevant to the activities													
Expenditure on Quarters	Apportionment based on the No. of employees working in each activity													
Depreciation	Actual depreciation on the assets relevant to the activities													
MGA Overheads	Basis of apportionment furnished against para 13 (i)													
Capital Employed	Based on Net Assets of each activity													
(10).	<b>Finance &amp; Miscellaneous Income:</b>  (i). Explain why the prior period income shows negative amount of ₹ 102.51 lakhs in the year 2008-09 in the cost statement which is not supported by figure in the Annual Accounts. The nature of income under this head may be explained.  (ii). Please furnish break up of the Finance and Miscellaneous Income shown in the cost statement for the years 2008-09 and 2009-10 reconciling with the items shown in the Annual Accounts and also furnish detailed break up of the FMI estimated for the years 2010-11 to 2012-13. Also, furnish basis for allocation of the said income to the various activities and sub-activities along with workings.	<p>The negative amount of ₹ 102.51 lakhs under Prior period income in FMI relates to year 2007-08 but not 2008-09 which also appears in Annual Accounts also. The said negative amount represents the income accounted for on accrual basis in earlier years but found not realizable due to certain disallowances which have been accepted by VPT and hence withdrawn.</p> <p>Break up details of FMI for the years 2008-09 to 2012-13 are furnished by VPT.</p>												
(11).	<b>Finance &amp; Miscellaneous Expenses:</b>  (i). Furnish the break up of the figures captured under the head 'retirement benefits' and 'others' for the years 2006-07 to 2009-10 as well as estimates for the next three years 2010-11 to 2012-13.	The port has furnished the break up details of Retirement benefits & others under FME for the years 2006-07 to 2012-13.												



(ii). Justify specific reasons, if any, for estimating 11.5% increase in the retirement benefit expense in the year 2010-11 over the previous years though for the subsequent two years the annual escalation in this item is considered at 3.76%.	The retirement benefits in 2010-11 is anticipated to increase over 2009-10 due to revision of retirement benefits as per BWNC agreement which have been implemented in April, 2010.
(iii). The statutory provision relating to and the basis of assessment of property tax may be explained. The basis of allocation of property tax to different activities/ such activities may be explained.	As per the Payment of Property Tax Act, VPT is required to pay property tax @ 4% of gross earnings. The property tax has been apportioned to the various activities on the basis of operating income.
(iv). The retirement benefit furnished in the Form 3A stated to cover the contribution to the Pension Fund and Gratuity Fund does not match with contribution to these two funds reflected in form 3C. The difference may be reconciled. Further, annual contribution to the Pension Fund and Gratuity Fund shown in Form 3C also do not match with the annual contribution to these funds reported in the Annual Accounts for the years 2007-08 to 2009-10 which may also be reconciled.	The details furnished in the Form 3C is the position as per annual financial statements of Pension Fund Trust account which include contribution from employees towards new pension scheme, interest on NPS investments etc. The figures furnished in Form 3A are as per annual financial statements of VPT. It has furnished copies of Pension Fund Trust Accounts.
(v). The basis on which the pension liability has been estimated for the years 2010-11 to 2012-13 may be explained. It may be certified that this provision does not include any liability pertaining to the past and the estimated amount is based on actuarial valuation.	As per Rule-87 of IT Rules, 1962, the ordinary annual contribution by the employer to an approved Superannuation Fund shall not exceed 27% of the salaries for each year. Since, there is huge gap between the actuarial valuation of pension liability and the balance available in Pension Fund, VPT contributes annually 27% of the expenditure on salaries and pension. The same basis has been adopted for projections reflected in the cost statements. The above provision is applicable for annual contributions only. For contribution towards past service liability, it is governed by Rule-88 as an initial contribution towards past service liability. It is confirmed that no contribution under Rule-88 has been proposed for the purpose of Cost statements. The additional contribution made in the year 2007-08 towards past service liability has been excluded in the expenditure considered for cost statements.
(vi). The Annual Accounts for the years 2007-08 to 2009-10 reflects bad debts write off and provision for bad and doubtful debts. The treatment given to this item in the cost statement may be explained. Estimates, if any, under this head considered for the next three years may be indicated separately. It may be noted that tariff fixing exercise will not recognize this provision as an admissible expenditure.	The amount of bad debts written off / provision for bad debts have been included in the head 'others' in F&M Expenditure. No such provision for bad debts has been considered in the estimates for 2010-11 to 2012-13. The amount of provisions made up to the year 2009-10 is negligible which have no substantial impact on the cost statements.
(vii). The figures of the sub-heads under Finance & Miscellaneous Expenditure in the Cost statement do not match with the figures of the sub-heads under Finance & Miscellaneous Expenditure in the Annual Accounts. The VPT is requested to explain the difference.	The reconciliation statements has been furnished.
(viii). During the last tariff revision the VPT had brought out that ex-gratia for VRS retirees incurred in the year 2004-05 has been amortised over the period of five years. In the cost statement considered by TAMP, this one time payment was excluded as per clause 2.5.2. of the tariff guidelines. The adjustments shown under Form 3A, however, does not show exclusion of ex-gratia on VRS reported in the Annual Accounts from the cost statement. Confirm whether this item is excluded from the cost statement for the past period as well as future period.	It is hereby confirmed that no arrears of wages were included in the cost statements as per clause 2.5.2 of the tariff guidelines. However, the amortized portion of VR ex-gratia amounts are included in F&M Expenditure in the cost statements.



	(ix). Confirm that other one time expenses such as arrears of wages/ pension, VRS compensation are not included under this head of expenditure in the cost statement as per clause 2.5.2. of the tariff guidelines.	
(12).	<b>Form 3C : Details of Fund position:</b>	
	(i). With reference to the Pension fund liability furnished by the VPT during the last tariff revision actuarial valuation as on 31 March 2005, the Authority in para 12(xviii) of the Order had adjusted the actual surplus assessed for the past period 2004-05 and 2005-06 and the surplus estimated for the years 2006-07 to 2008-09 was also considered for adjustment in meet the short fall. The port was specifically advised to maintain a separate account in this regard and furnish the details for scrutiny at the time of the next review. The Annual Accounts do not show any separate account of the Pension Fund. Please confirm compliance to the advice rendered in the last tariff Order. The port is requested to furnish the Pension fund / Gratuity Fund statement for each of the years 2006-07 to 2008-09, if any, separately maintained by the port to verify the figures furnished in Form 3C.	The TAMP's advise to maintain a separate accounts for Pension Fund has been complied with and hence the annual accounts of VPT do not contain any details of the same except the amount payable to the said trusts as a current liability. The copies of annual financial statements of Pension Fund Account have been enclosed.
	(ii). As per the details furnished in Form 3C, Pension fund liability and the gratuity fund liability as per the actuarial valuation is stated to be ₹ 133806 lakhs and ₹ 16650 lakhs as on 31 March 2010. A copy of the report of the actuarial valuation estimating the Pension Fund and the gratuity fund liability, as of 31 March 2010 may be furnished in support of the figures estimated.	Copies of actuarial valuations of Pension Fund and Gratuity Fund liabilities made by LIC and SBI (Life) as on 31-3-2010 are furnished.
	(iii). Break up of actuarial valuation of Pension/gratuity Fund in respect of existing employees and the pensioners as of 31 March 2010 may also be furnished. Please indicate the steps proposed to be taken by the port to strengthen the pension/ gratuity fund.	The break-up details of pension liability in respect of existing employees and pensioners as on 31-3-2010 are available in the actuarial valuation report furnished above. Since any contributions towards past service liability are not being allowed as expenditure as per TAMP guidelines, the issue will be examined separately and a suitable proposal, if any, to levy special rate for a limited period in this regard will be sent at the appropriate time.
(13).	(i). The basis of apportionment of the FMI, Finance and Miscellaneous expenditure and management and general overheads to the main activities/sub activities may be explained. Also confirm, whether it is in line the General Instructions given in Form 4A of the draft revised cost formats. If not, the reasons for variations may be explained.	The basis of allocation/ apportionment of MGA, FME and FMI adopted in the cost statement has been furnished.
	(ii). The basis of allocation of the expenditure relating to staff quarters between the various activities may be explained.	Expenditure relating to Staff Quarters was allocated based on the number of employees engaged in principal activities.
(14).	<b>Capital employed:</b>	
	(i). Form 4A shows additions to the gross block estimated at ₹ 49.30 crores in 2010-11, ₹ 307.90 crores in 2011-12 and ₹ 317.42 lakhs in 2012-13. In this regard, the following may be clarified:	
	(a). Since almost half of the F.Y. 2010-11 is already over, the present status of the projects executed or under execution in this year may be furnished. Please furnish supporting documents in this regard. The additional traffic, capacity, anticipated reduction in the unit cost, if any, on account of the additions proposed in the year 2010-11 may be indicated and reckoned with in the cost statement also.	Details indicating status of completion, capacity anticipated, etc. for major capital works are furnished which has been tabulated in the earlier paragraphs. The other capital works are taken up to sustain performance.

(b). Please furnish the status of action initiated, copy of the work awarded and the present status of execution with reference each of the additions proposed to the gross block of assets in the years 2011-12 and 2012-13.									
(c). Since the commissioning of OR1 and OR2 berth is proposed in the fag end of the tariff cycle i.e. March 2013, justify the need to include it in the current tariff cycle as it would have an impact on the tariff fixation exercise. Addition to the capacity, traffic and the income from the proposed investment considered in estimates / cost statements may be explicitly stated.	Since the work is anticipated to be completed in the year 2012-13, the same is to be capitalized during that year. However, the date of completion is only indicative. Since the draft technical feasibility report has since been received and the project may be taken up earlier than envisaged.								
(d). The addition relating to construction of WQ1 and WQ 8 and strengthening of EQ 5 and EQ 6 furnished in form 4A shown at ₹ 5137 lakhs does not match with the estimate given in Form 4B for this item at ₹ 3137 lakhs. The correct position may be reported.	The item 9, strengthening of EQ 7, WQ4 & 5 (₹ 18.00 crores) and 10, Development & Strengthening of berths & jetties (₹ 33.37 crores) of Form 4-B are clubbed and shown in Form 4-A.								
(ii). It may be confirmed that the capital outlay in the form of additions to the gross block of assets proposed for the years 2010-11 to 2012-13 is in line with five year plan envisaged by the Port.	The 11 <sup>th</sup> Five Year Plan covers the period from 2008-12. The 12 <sup>th</sup> Five year Plan is yet to be formulated.								
(iii). The details furnished in Form 4B state that investment proposed on various items is expected to add to the capacity of the port or improve the productivity, etc. The Form 4B may be updated quantifying the additional traffic expected, improvement in productivity in absolute terms reduction in the unit cost, if any, and also show its effects in the cost statements.	Requisite details are furnished separately.								
(iv). It may be confirmed that the entire proposed expenditure in each of the years will be capitalised in the books of accounts of the same year and also the assets worth the equal amount will be physically available for operation in the very same year. It may be noted that only completed and commissioned assets should alone be counted for capital employed. Work-in-progress shall not be taken into account. A confirmation in this regard may be furnished.	Confirmed that only completed assets as anticipated are considered for capital employed.								
(v). The additions proposed to the gross block of assets show ₹ 4500 lakhs in the year 2012-13 towards replacement of stackers and ₹ 8320 lakhs in the year 2011-12 towards replacement of tractor tug Swarna and Netravathi. The port has, however, not considered any deletion of the existing equipment / facilities from the existing gross block for such assets. The VPT may review and modify the figures furnished in Form 4A in light of our above observation.  The effect of sale value receivable from disposal of the existing asset may also be recognised in the cost statement. Expected Improvement in the productivity in the unit cost may be quantified and reckoned in the cost statement.	Deletion of capital assets could be envisaged only after de-commissioning of assets with proper approval of the committee constituted for the purpose. Even though replacement of assets was contemplated for the existing assets, such assets may continue to be operational so long as it is in working condition. Hence, no deletion of assets could be contemplated in the cost statements. However, it is clarified that the assets which have outlived its useful life, will have WDV as Nil and hence will not have any impact on Capital Employed.								
(vi). Form 4A does not show the capital assets which are proposed to be funded from the escrow Account balance. Clause 2.8.3 of the tariff guidelines require the major ports to utilise the funds available in the escrow account for the purpose of creation/ modernisation of port infrastructure facilities within the stipulated time period. The port may list out the Capex which will be funded from the balance available in the Escrow account in accordance with the provision prescribed in the tariff guidelines.	No funding of capital assets from the escrow account balance was done so far. However, during the current tariff cycle, VPT contemplates to take up the following road works for improving connectivity. <table border="1" data-bbox="797 1716 1304 1905"> <thead> <tr> <th>Name of the Work</th><th>Estimated value (₹ in lakhs)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Road from NMDC screening plant gate to H-6</td><td>46.00</td></tr> <tr> <td>Road from NMDC screening plant gate to FOB</td><td>54.00</td></tr> <tr> <td>Road from NMDC screening plant to west of FOB</td><td>100.40</td></tr> </tbody> </table>	Name of the Work	Estimated value (₹ in lakhs)	Road from NMDC screening plant gate to H-6	46.00	Road from NMDC screening plant gate to FOB	54.00	Road from NMDC screening plant to west of FOB	100.40
Name of the Work	Estimated value (₹ in lakhs)								
Road from NMDC screening plant gate to H-6	46.00								
Road from NMDC screening plant gate to FOB	54.00								
Road from NMDC screening plant to west of FOB	100.40								

	<p>As per guidelines, the expenditure incurred on the said infrastructure facilities will not be considered as capital assets for the purpose of the Cost Statements.</p> <p>Therefore, 50% of royalty income is treated as revenue of the port and considered in the cost statements.</p>															
(vii). The basis of allocation of the existing net fixed assets reported as on 31 March 2010 and additions, proposed to gross blockout assets to the various activities / sub-activities may be explained and shown in a tabular statement.	The net fixed assets reported as on 31.3.2010 and additions proposed to gross block assets to the various activities / sub activities has been furnished.															
(viii). Please confirm that the assets, which are rendered surplus/ disposed off, are excluded from the capital employed for the purpose computing the ROCE.	VPT had not identified any assets rendered surplus. Hence it is confirmed that no assets rendered surplus or disposed off were included in the capital employed.															
(ix). Capital assets should be segregated into business assets, business related assets and social obligation assets in respect of cargo handling and vessel related activity for the purpose of computation of ROCE. Confirm the basis of such segregation is in line with clause 2.9.8. of the tariff guidelines.	Confirmed that the segregation of assets into business assets, business related assets and social obligation assets is in line with the tariff guidelines.															
(x). Working Capital:																
(a). As per working capital norms prescribed in Clause 2.9.9 of the tariff guidelines, sundry debtors is to be estimated at 2 months estate revenue and 2 months railway terminal charges. Please confirm and show that the sundry debtors considered in form 4A complies with the tariff guidelines.	<p>Sundry Debtors were considered in the cost statements as indicated below:</p> <table><tr><td>Cargo Related Charges</td><td>Nil</td><td>Since, most of the cargo related charges are collected in advance</td></tr><tr><td>Vessel Related Charges</td><td>½ month</td><td>As per experience, the sundry debtors will be ½ month's income since, there will be outstanding between provisional collections and final bills. Also the bills rendered on Navy Vessels are collected on post paid basis.</td></tr><tr><td>Estate Income</td><td>2 months</td><td>As per tariff guideline</td></tr><tr><td>Railway Terminal charges</td><td>2 months</td><td>As per tariff guideline</td></tr><tr><td>Railway Other Charges</td><td>1 month</td><td>As per experience</td></tr></table>	Cargo Related Charges	Nil	Since, most of the cargo related charges are collected in advance	Vessel Related Charges	½ month	As per experience, the sundry debtors will be ½ month's income since, there will be outstanding between provisional collections and final bills. Also the bills rendered on Navy Vessels are collected on post paid basis.	Estate Income	2 months	As per tariff guideline	Railway Terminal charges	2 months	As per tariff guideline	Railway Other Charges	1 month	As per experience
Cargo Related Charges	Nil	Since, most of the cargo related charges are collected in advance														
Vessel Related Charges	½ month	As per experience, the sundry debtors will be ½ month's income since, there will be outstanding between provisional collections and final bills. Also the bills rendered on Navy Vessels are collected on post paid basis.														
Estate Income	2 months	As per tariff guideline														
Railway Terminal charges	2 months	As per tariff guideline														
Railway Other Charges	1 month	As per experience														
(b). The actual inventory consumptions shown in the form 4A Sl.No. VIII (ii) for the year 2009-10 at ₹ 2021.10 lakhs does match with stores consumption reported at ₹ 1969.77 lakhs in the Annual Accounts of the year 2009-10. The difference may be reconciled. The basis of the estimates of stores consumption for the year 2010-11 to 2012-13 may be explained.	The figure of ₹ 2021.10 lakhs is the inventory balance considered as allowable while the figure of ₹ 1969.77 lakhs in annual accounts is the expenditure on operational stores viz., consumption of fuels & lubricants and the both the figures could not be compared. Since average consumption of stores & materials could not be assessed activity wise, the inventory is considered @ 6 months consumption which is estimated to be 20% of direct expenditure other than depreciation in r/o I/Ore & POL handling activities and 10% in r/o other activities.															
(c). Break up of Average stores consumption into capital spares, customized spares and other stores excluding fuel and customized spares may be furnished for the year 2009-10 based on actuals and estimates for the next three years.	No details of capital spares, customized spares and other stores are available.															

	(d). Explain the basis of cash balance estimated in the working capital calculation and furnish a working in this regard.	The cash balances is estimated as per the tariff guidelines i.e., one month's expenditure other than depreciation. VPT has furnished detailed workings.
III.	<b>SCALE OF RATES:</b>	
(1).	<b>Section 1.1. – General Terms &amp; Conditions:</b>	
	(i). The provision proposed at note 2 (iii) relating to the criteria for conversion of foreign going vessels to a coastal vessel and the rate applicable thereto is not found to be in line with the provisions approved vide Order No.TAMP/2/1997-MPT dated 2 June 1998 for common adoption of all major ports. The reason for modifying the existing provision may be explained.	For more rational application, this provision had been slightly modified and indicated in the proposal. In practicality, the correct date of conversion issued by the Customs or the D.G. Shipping must be the criteria rather than the time loading / unloading coastal goods. For technical and legal reasons, a vessel which is having a valid Coastal Conversion Order/ License cannot be charged foreign rates just because she has not started loading coastal goods or completed discharge of coastal goods. It is opined that for charging coastal or foreign rates, the status of the vessel from time and date must be the criteria.
	(ii). The new note proposed at sl. no. 5(vii) states that the vessels which are not meant of cargo transportation such as Dredgers, Floating cranes, Tugs, Survey Vessels, Bunker barges, Water barges, Offshore supply vessels and other crafts etc. operating in the ports for carrying out various miscellaneous activities shall not be treated as coastal vessels, despite having licenses issued by the competent authorities for the purpose of applying the provisions relating to coastal concessions. Explain the reasons for introducing the proposed rate and show that the proposed provision is in line with the Govt. Policy.	It is opined that the spirit of extending concession to the vessels involved in coastal movement of cargoes is to encourage coastal traffic. Since the vessels covered under this clause do not involve in costal movement of cargoes, this note is proposed not to give any concessions of coastal tariff to the crafts which are not involved in any coastal handling at this port. These are engaged in miscellaneous activities other than cargo handling. The rates notified in US\$ are the normal rates that are to be charged to any vessel availing port services. It may not be the policy to charge higher rates to the vessels involved in foreign trade.
	(iii). The proposed provision at 6(i) and (ii) relating interest on delayed payments/refunds is left blank. The VPT may propose specific interest rate at 2% above the prevailing Prime Lending Rate of State Bank of India as per the tariff guidelines.	For interest on delayed payments / refunds, the specific interest rate i.e. prevailing Prime Lending Rate of State Bank of India is 12.50% w.e.f. 21.10.2010 plus 2% i.e. 14.50%.
(2).	In the revised draft SOR, the VPT has not proposed separate rates for coastal vessels but has proposed to introduce a note that for coastal vessel, 60% of the notified rates (i.e. for foreign – going vessel) shall be levied. Clause 6.1.2. of the tariff guidelines stipulate that vessel related charges for coastal vessel should be denominated in rupee terms. The VPT may, therefore, modify the SOR proposing separate concessional rate applicable for coastal vessels instead of the general note proposed by the port. Clause 6.1.2. of the tariff guidelines does not recommend restatement of coastal rates with reference to the prevailing exchange rate at the time of general revision which may be please be complied with.	VPT had considered dollar exchange rate as ₹ 46.26 for preparing cost statements for the present proposal. Since the basic rates of vessel related charges are revised, the equivalent concessional rates for coastal rates are required to be worked out at the exchange rates prevailing at the time of finalizing the this analysis as was done by TAMP at the time finalizing the earlier General Revision of SOR. Therefore, the equivalent tariff for coastal vessels is to be derived accordingly and hence the general note has been proposed. VPT has no objection to continue the notified costal tariff rates where the basic rates were not revised and thus there is no deviation to tariff guidelines in this regard.
(3).	<b>Section 2.1. – Port Dues:</b>	
	(i). The existing SOR prescribes separate port dues for different categories of vessel viz. iron ore vessels, POL vessels and residual category whereas in the proposed SOR a uniform port dues is prescribed for all the three categories of vessels. Though the port has stated no revision is proposed in port dues except rationalisation by proposing single port dues, it is observed that at the	The TAMP's guidelines prescribe for single slab rate per GRT for levy of port dues and accordingly, a rationalized single rate is proposed irrespective of type of cargo vessel. The existing rate of port dues in r/o of Iron ore vessels is kept unduly low, for some reason or other, compared to other cargo vessels.

	<p>proposed tariff, there will be 47% increase in the port dues for iron ore vessel, 20% increase on POL vessels (at inner harbour) and 4% increase for residual category of vessels from the existing level of tariff. The basis of arriving at the proposed rationalised port due may be indicated.</p>	<p>Hence, the impact appears to be high in respect of iron ore vessels. As can be seen from the cost statement Form 5 B (iii), the activity of port conservancy shows deficits to an extent of ₹ 1597.07 lakhs during the period from 2010-11 to 2012-13 which is proposed to be made good through this revision. The surplus after the proposed revision would be ₹ 15.91 lakhs which is marginal. The existing rates of Port Dues are in force from 6th June, 2001.</p>																															
	<p>(ii). Furnish number of vessels, average GRT of vessels for the years for the past two years 2008-09 and 2009-10 and similar details for the years 2010-11 to 2012-13 for both foreign-going vessels and coastal vessels separately for each of the existing vessel category along with income estimation at the existing rates and the proposed rates and the total revenue impact of the proposed rationalization. For this purpose a format was given.</p>	<p>The port has furnished the requisite details.</p>																															
	<p>(iii). The proposed note (iv) to apply the reduced gross tonnage as per International Tonnage Certificate for levy of port due in case of LPG tankers with segregated ballast tank appears to be an improvisation of clause 6.3 of the tariff guidelines which prescribes this condition only for oil tankers with segregated ballast tank. The reason for proposed modification in the existing note may be explained and show that the relevant international conventions adopted by the Govt. permits such treatment.</p>	<p>In the existing Scale of Rates, in Section 1.1 "Definition - General", item (8) describes POL which shall mean Petroleum, Oil and Lubricants and for the purpose of levy of vessel related charges above, it will include LPG Vessels also. Hence, the possession of reduced gross tonnage as per International Tonnage Certificate is considered for charging Port dues for oil tankers with segregated ballast if the cargo comes under the definition of POL for levying vessel related charges alone.</p>																															
(4).	<p><b>Schedule 2.2. - Pilotage Fees:</b></p> <p>(i). The reasons and the basis for proposing uniform pilotage fee for iron ore vessels, POL vessels and residual category of vessels may be explained.</p>	<p>The TAMP's guidelines prescribe for three slab rates per GRT viz., (i) Upto 30,000 GRT, (2) 30,001 to 60,000 GRT and (3) Above 60,000 GRT with a reduction of 20% of unit rate of first slab for second slab and a reduction of 30% on the unit rate of first slab for third slab on incremental GRT for levy of Pilotage and accordingly, the rationalized tariff is proposed irrespective of type of cargo vessel. As can be seen from the cost statement Form 5 B (iii), the pilotage activity shows huge deficits to an extent of ₹ 8335.70 lakhs during the period from 2010-11 to 2012-13 which is proposed to be made good through this revision. The surplus after the proposed revision would be ₹ 905.91 lakhs which is marginal. The revenue impact on predominant vessels is indicated below:</p> <table><tr><th>Cargo</th><th>GRT range</th><th>No. of Vessels</th><th>% of Increase/decrease</th></tr><tr><td rowspan="3">POL</td><td>15001 - 30000</td><td>151</td><td>66.02</td></tr><tr><td>30001 - 60000</td><td>88</td><td>8.78</td></tr><tr><td>Above 60000</td><td>50</td><td>3.09</td></tr><tr><td rowspan="2">Iron Ore</td><td>30001 - 60000</td><td>85</td><td>-7.77</td></tr><tr><td>Above 60000</td><td>28</td><td>-7.50</td></tr><tr><td rowspan="3">Residual</td><td>15001 - 30000</td><td>579</td><td>51.09</td></tr><tr><td>30001 - 60000</td><td>261</td><td>-1.02</td></tr><tr><td>60000</td><td></td><td></td></tr></table>	Cargo	GRT range	No. of Vessels	% of Increase/decrease	POL	15001 - 30000	151	66.02	30001 - 60000	88	8.78	Above 60000	50	3.09	Iron Ore	30001 - 60000	85	-7.77	Above 60000	28	-7.50	Residual	15001 - 30000	579	51.09	30001 - 60000	261	-1.02	60000		
Cargo	GRT range	No. of Vessels	% of Increase/decrease																														
POL	15001 - 30000	151	66.02																														
	30001 - 60000	88	8.78																														
	Above 60000	50	3.09																														
Iron Ore	30001 - 60000	85	-7.77																														
	Above 60000	28	-7.50																														
Residual	15001 - 30000	579	51.09																														
	30001 - 60000	261	-1.02																														
	60000																																
	<p>(ii). At the proposed rate, the increase will be in the range of 66% to 74% for POL vessels, 51% to 58% for residual category upto 30,000 GRT and for vessels above</p>	<p>There will be so many factors to be considered in determining the efforts to be put for pilotage activity. The vessels entering in outer harbor</p>																															

30,000 GRT it will to 8% to 16% reduction for these categories of vessels. For iron ore vessels it will mean 7% and 17% reduction at the rate proposed. The basis of arriving at the proposed tariff for the first slab i.e. upto and inclusive of 30,000 GRT at US\$ 0.5142 and sliding rates for the next two slabs may be explained. The impact of the proposed increase on the predominant category of vessel in each of the category may be highlighted.

(iii). Please confirm whether the distance and efforts involved for offering pilotage services for iron ore vessels, POL vessels and residual vessels at inner / outer harbour, of port berths is the same in view of its proposal for levy an uniform pilotage fee for all the above categories of vessels.

(iv). Furnish revenue impact of the proposed pilotage fee giving details of number of vessels, average GRT of vessels handled for the past two years 2008-09 and 2009-10 and projections for the years 2010-11 to 2012-13 and the income estimation at the existing rate vis-à-vis at the proposed pilotage fee for different vessel category. For this purpose a format was given.

(v). The basis of the minimum pilotage fee proposed at US\$ 1285 may be explained and its impact on each category of vessel with revenue implications may be furnished

would be higher GRT panamax vessels which require more tug power and the vessels entering inner harbour and smaller GRT handymax vessels which may require more tug power and required longer time for more distance and more time for the overall efforts to be made and more time equal to all types of vessels entering inner or Outer Harbour. Secondly, the Pilotage fee per GRT shall decrease from larger vessels to higher GRT Vessels. Contrary to the existing Pilotage fees per GRT, the increasing trend for higher GRT vessels to deviate from the above disparity, the rational tariff as per TAMP's guidelines is desirable and the proposed fee is justifiable.

The port has furnished the requisite details in the format given. A summary of the revenue impact furnished by VPT is provided below:

Years	Revenue at existing rate	Revenue at the proposed rationalized pilotage fee	Additional Revenue
2010-11	9726.14	12407.89	2741.75
2011-12	14326.52	14450.43	3223.91
2012-13	11056.11	14223.59	3169.48
Total	32008.77	41142.11	9135.14

There are 38 vessels of less than 3000 GRT that visited PT during 2009-10. Assuming that only one tug and one pilot are deployed and a minimum of 2 hours is required for each of inward and outward pilotage operation the minimum cost to be incurred would be around ₹ 588000. (Excluding MGA or Engg. Charges as worked out here under)

Description	Charges per hour	Per movement in hrs
	(₹)	
Tug hire charges as per item 1.1.3 deployed at 1000 (Excluding MGA or Engg. Charges)	625	2000
Taxi		
Fuel Co. (125 lit @ 120)	725	241.6
Pay & Allowance of Pilot (₹ 60000)	375	125
Pilotage charges for movement of SOR		
Total charges for movement		2466.6

Since pilotage fee is payable on inward and outward movement the total charges = ₹ 493332

Minimum charges payable for proposed SOR is US\$ 1285 i.e. ₹ 54441

The proposed concession of 55% of pilotage fee for movement without deployment of tug is as per existing SOR

(vi). The 55% concession proposed in pilotage fee in Schedule 2.2.2 (b) in case of movement of vessel without tug assistance may be justified with reference to the cost of the tug services included in the proposed pilotage fee.

(vii) The existing SOR prescribes separate shifting charge for POL vessels for movement within inner harbour / outer harbour and from inner harbour to outer harbour etc. and the unit of levy is prescribed on per shifting basis. With reference to the proposed uniform shifting charge for POL vessels and other than POL vessels please clarify the following:

(a). The basis of arriving at the proposed shifting charge with detailed working.

(b). Whether the distance involved and the cost thereof for shifting POL vessels within inner harbour / outer harbour or from inner harbour to outer harbour is the same as movement for other vessels between the port berths / inner / outer harbour.

(viii). A similar comparison as requisitioned for pilotage fee at sl no. (iv) above may be furnished for this item also.

(ix). In note no. (14) the port has proposed to introduce 10% extra levy on notified rates for carrying out pilotage and shipping movement of vessels not involved for cargo transportation but for other commercial activities such as drilling rigs, survey etc., not connected to port operations and carried out for other organisation like ship yard etc., The basis of proposing 10% extra levy may also be explained

Shifting charges for vessels other than POL vessels in existing SOR are considered as 40% of applicable Pilotage fee for vessels other than POL vessels. In the similar manner proposed shifting charges considered on the same proportion.

In view of continuation of existing rationale of fixing shifting charges, no separate workings are made.

The Pilotage operations and movements for the vessels involved in carrying drilling rigs, survey activities and movements for shipyard operations are taking much higher time than that of normal operations of vessels carrying cargoes as per the statistics available. To compensate the costs involved for more operational time, the extra levy has been proposed.

(5).

#### Schedule 2.3. - Berth hire charges:

(i). The proposal does not clearly indicate the level of increase proposed in the berth hire. Please state the increase proposed in the berth hire charges for each category and the increase in terms of the revenue to the port.

The revenue shown under this head for the year 2009-10 comprises of the following:

	2009-10	2010-11 (anticipated)	
Berth hire Charges on general cargo vessels in IH	1858.00		
Berth hire charges on Ore vessels at Ore Berths	779.64		
Berth hire charges on POL vessels in OH	303.58		
Berth hire charges on general cargo vessels at GCB	343.70		
Total	3285.22	7960.00	Proposed to recoup ₹ 4674.78 lakhs deficit disclosed in 09-10
Priority / Ousting Priority Berthing Charges	715.88	0.00	Due to introduction of berth reservation scheme
Shifting Charges	1197.40	1760.99	Due to upward revision proposed
Berth hire charges at Fishing Harbour	48.62	48.62	No revision is proposed
Total	5247.12	9769.61	

From the above, it can be observed that the berth hire charges are proposed to increase by 142% over the existing rates to yield an additional income of ₹ 46.75 crores to recoup deficit disclosed in the activity. However, in view of the TAMP's advice to consider the request made by the users to smoothen the impact of revision of berth hire charges, the position has been reviewed and it is proposed to introduce two slabs of GRT ranges instead of single slab proposed as well as the impact of revision is restricted to ₹ 4028.70 from ₹ 4627.99 originally proposed.



The request of M/s.VCTPL, in the joint hearing held on 2-11-2010, not to increase berth hire charges since the berth though owned by VPT is being maintained by them, it is to state that the construction cost of the said berth is ₹ 3695.31 lakhs and the depreciation based on 75 years life and ROCE @ 16% works out to ₹ 49.27 lakhs and ₹ 591.24 lakhs respectively totaling to ₹ 640.51 lakhs per annum. The average berth hire charges that is being collected on par with inner harbour berths from M/s.VCTPL is only ₹ 43.00 lakhs. In view of the same, it is not possible to accede to their request.

(ii). The basis of arriving at single berth hire rate as against the existing two / three slab rates for each categories of vessels may be explained.

The VPT has stated that calculation sheet arriving at the single berth hire charges for different category of vessels is furnished (The statement furnished gives the revenue estimation from Berth hire at the existing vis-à-vis the proposed rate. It does not explain how the single slab rate is arrived at).

(iii). At the single berth hire proposed by the VPT, it is observed that the impact of increase will be significant in the range of 54% to 300%. For iron ore vessel below 70,000 GRT the increase will be 54% and for vessels above 70,000 GRT it is 325%. For POL vessels and residual category also, the proposed increase would lead to 60% to 244% increase. Justify the steep increase proposed in the existing berth hire with reference to the overall average deficit of 34% in the vessel related activity.

The percentage of deficit in the overall vessel related activity comprises of deficits on various sub-activities as indicated below:

	Existing Revenue	Existing %age of deficit	Existing Deficit	Proposed %age of Revision	Add. Revenue anticipated
Berthing	3186.72	94.37%	4858.84	142.00%	4325.14
Priority Berthing charges	715.88				(1715.88)
Shifting Charges	1197.40			47.00%	562.77
Others	48.82				
Pilotage	8754.40	15.00%	1465.31	28.00%	2731.23
Port conveyance	5007.00	3.00%	153.72	9.50%	450.83
Dry docking	338.00	1.89%	571.24		
Other services	349.01	2.00%	6.64		*
Total	20597.33		7055.75		7551.89

From the above, it is clear that, deficit in berthing activity which includes priority/ousting priority berthing charges and towing/shifting charges is 94%. Since it is anticipated that the priority berthing charges will decline due to introduction of berth reservation scheme and base existing revenue of berth hire is only ₹ 3186.72 lakhs, the revision proposed is steep to meet the existing deficit.

(iv). A tabular statement showing the no. of vessels, average GRT of the vessels handled for the past two years and income expected for each of the existing slab in respect of each category of vessels vis-à-vis the income anticipated at the single berth hire rate proposed may be furnished adopting the format prescribed for pilotage fee.

The VPT has furnished the requisite details in the prescribed format for the years 2009-10 to 2012-2013. A summary of the revenue impact assessed by VPT is tabulated below:

Years	Revenue at existing rate	Revenue at the proposed rationalized pilotage fee	Additional Revenue
2010-11	3536.69	7788.74	4252.05
2011-12	3919.59	8584.10	4664.51
2012-13	7185.23	11470.70	4285.47
Total	14641.51	27843.54	13202.03

(v). The basis for proposing increase in the berth hire charge for work boats under Visakha Craft Rules under SI. No.4 from existing ₹ 0.10 per GRT per hour to ₹ 0.25 per GRT per hour i.e. 150% increase may be explained and the financial impact thereof may be indicated.

The rate is proposed in line with increase in berth hire charges proposed. However, berthing of work boats is rare and hence impact of the same is not made.



(6).	<p><b>Schedule 2.3.3 – Penal berth hire for under performance:</b></p> <p>(i). In the last tariff Order, the Authority had in para 12 (xix) held that it would be appropriate to set the principles for fixation of output norms explicitly in the Scale of Rates in order to have transparency in the matter for levy of additional berth hire for over stayal of the vessel at the berth on account of low productivity and had advised the VPT to formulate a suitable proposal prescribing the principles for fixation of output norms in consultation with the users by 30 September 2006. Till such principles are prescribed note (1)(i) and (ii), prescribed under Schedule 2.3.3 in the existing Scale of Rate allowed a Committee under Chairmanship of Dy. Chairman and comprising of port officials and three representative of trade to decide on the method of calculation of loading/ unloading norms for applying the penal berth hire provision.</p> <p>(a). Please clarify why suitable proposal in this regard was not filed as per the time stipulated in the last tariff Order and why the advise rendered is not complied with in the current tariff revision proposal also.</p> <p>(b). Please furnish the details of cases where penal berth hire was imposed during the years 2007-08, 2008-09 and 2009-10.</p> <p>(ii). With the proposal to delete the existing note (i) and (ii), it is not clear how the under performance will be monitored for levy of the penal berth hire charge. The VPT is again advised to comply with the advice rendered earlier and propose the principles for fixation of output norms explicitly in the Scale of Rates in order to have transparency in the matter for levy of additional berth hire for over stayal of the vessel at the berth on account of low productivity.</p> <p>(iii). When VPT expects some performance assurance from vessels, the counter assurance in terms of efficiency from port side should also be disclosed. If such minimum assured levels of performance are not met by port, it should also be ready to offer rebate in the base tariff.</p> <p>(iv). Please furnish an analysis of how many vessels have overstayed at the berth, the period of over stayal of vessels and the penal berth hire collected by the port for the last three years i.e. 2007-08 to 2009-10. The income estimated in the cost statement for the next three years may also be indicated.</p> <p>(v). The Authority vide Order No. TAMP/31/2008-VPT dated 12 February 2009 approved levy of additional Penal Berth Hire equivalent to 5 times of the normal Berth Hire for over-stay of the vessel beyond 15 days even after levy of Penal Berth Hire prescribed in Schedule 2.3.3 (2) in the existing SOR. The additional income accrued to the port in view of the said provision in the year 2009-10 and the estimates for next three years may be indicated giving the details of instances of over stayal of vessel in the port in the past and such instances anticipated in future.</p>	<p>(i to iv) As per the request of the Trade, competition from neighboring ports and keeping in mind what the trade can bear, the levy of penal berth hire for under performance was not proposed. It is totally a policy decision taken by the VPT. The details of the over stayal of vessels, the period of over stayal and the penal berth hire collected by the port for the last three years i.e. 2007-08 to 2009-10 stated to have enclosed but not attached.</p> <p>As the penal berth hire clauses are not proposed, the aspect of estimation of income for the next three years does not arise.</p> <p>The provision approved in order no.TAMP/31/2008-VPT, dt.12.2.2009 may be modified as below in view of the non-existence of penal berth hire for under performance.</p> <p>"If the over stayal of the vessel exceeds beyond 15 days even after levying penal berth hire under 2.3.3 (a) (ii), then penal berth hire equivalent to 5 time of the normal berth hire for such excess period shall be levied in addition to the normal berth hire"</p> <p>The additional income accrued to the port in view of the provision of 5 times penal berth hire in the year 2009-10 is nil. The estimates cannot be worked out as it is very difficult to assess the future over stayal of vessels at this stage.</p>
(7).	<p><b>Schedule 2.3.4.– General notes relating to berth hire:</b></p> <p>(i). The provisions relating to berth hire for transhipment/ lighterage operations of POL/ Oil/ Dry bulk cargo handled in outer harbour is covered in Section 3 of the existing as well as proposed Scale of Rates. In view of this, the reasons for introducing a general note no.9 for levy of 50% of non-crane berth hire for transhipment/</p>	<p>The proposed note is to offer concession to levy only 50% of non-crane berth hire charges applicable to residual category of vessels which are berthed at other berths other than the moorings for carrying lighterage / up-topping operations through barges. This concessional</p>

	lighterage operations at any berths in outer harbour may be explained explicitly clarifying for which category this provision will apply.	<p>berth hire charges are offered, on request of the trade, with the approval of the Board in pursuant of the powers under item 12 of general terms &amp; conditions duly notifying in AP Gazette.</p> <p>In view of the above, General notes relating Berth hire note 9, may please be read as " For lighterage / up topping operations through barges at any berths in outer harbour other than moorings, 50% of non-crane berth hire charges applicable to residual category of vessels will be levied. This concession will not be applicable for the vessels availing concession vide item 3.3 of Section-3.</p>
	(ii). Note 10 proposes 33% rebate in the berth hire charge for work boats under Visakha Craft Rules. Since the berth hire for work boats is already proposed in the Schedule 2.3 1., the separate note in this regard seems to be superfluous and hence may be deleted.	It is proposed to allow a rebate of 33% on berth hire charges for work boats registered under Visakha Harbour Craft Rules which have approved by the VPT Board. This rebate is applicable only for work boats and there are certain vessels/crafts operating in port waters like water barges, oil barges providing services to vessels under license issued by VPT for which the rebate is not applicable. Hence, the note proposed is in order.
(8).	<b>Schedule 2.3.5. Road steed charges:</b>  The Authority while approving the last general revision Order had specifically advised the VPT in para 12 (xxxi) to propose a more rationalised road steed charges taking into consideration the proximity to harbour, depth available etc., without linking it to the berth hire. The proposed rates may be reviewed duly considering this advice rendered earlier.	The review will be taken up on receipt of any specific request from the users
(9).	<b>Schedule 3.1. - Consolidated charges for transhipment of Crude oil/ POL:</b>  (i). The reduction proposed in wharfage charge is to the tune of 32% for Crude oil and 15% for POL and 18% reduction is proposed in the Ship to shore charges. The revenue impact of the reduction proposed for crude / POL may be furnished for the years 2010-11 to 2012-13 along with detailed working.  (ii). The reduction proposed in POL is not to the extent of the average surplus of 66% reflected in the POL activity.	<p>The financial impact on reduction of wharfage charges on POL products and Crude Oil have been furnished.</p> <p>The TAMP's guideline prescribe not to allow any increase in the tariff for any activity showing surplus. Accordingly, VPT had not proposed increase but proposed substantial reduction in wharfage.</p>
(10).	<b>Schedule 4.1 - Wharfage:</b>  (i). Wharfage charge may be proposed based on the cost of handling and special care required to be taken while handling and storage of cargo as prescribed in clause 4.2.2. of the revised tariff guidelines. The VPT may consider rationalising and simplifying this schedule. A brief note may also be furnished explaining how the proposed wharfage schedule satisfies the stipulations of the revised guidelines.  (ii). Wharfage rate for new cargo item viz. fly ash is proposed at par with the existing rate prescribed for blast furnace, slag, Bentonite under Sl. No. (10). In this context please confirm whether the handling method and the cost of handling fly ash is same as for other cargoes covered under Sl. No. 10.	<p>VPT had not proposed any revision of wharfage charges and hence not taken up any review. Only in case of Iron Ore, the wharfage charges have been revised duly considering the costs involved in handling of Iron ore. The review of the existing wharfage charges will be taken as and when revision for such cargoes is required to be made.</p> <p>The method of handling of fly ash is same as for other cargoes mentioned at Sl.No.10.</p>

<p>(iii). Advalorem rates proposed for few cargo items at serial number 15, 19, 30 and 44 should be done away with in view of clause 4.2.2. of the revised tariff guidelines. The wharfage rate for these item may be proposed based on weight or volume of cargo with reference to cost of handling the relevant cargo instead of proposing advalorem rate in line with the advice rendered in the last tariff Order.</p>	<p>Same remarks at at item (i).</p>
<p>(iv). (a). Basis of arriving at the proposed wharfage rate for new cargo items viz. gypsum, methonal, waste oil, bio-diesel under Sl. No.35 to 38 may be explained. The anticipated traffic and the income from these cargo items may be indicated. Please furnish working in this regard.</p> <p>(b). If these cargo items were already handled in the last two years, then the wharfage rate applied by the port may also be indicated.</p>	<p>(a). The wharfage rate for Gypsum has been fixed on par with Lime stone which is being charged with a rate of ₹ 24 per tonne. The cif value, method of handling of the Gypsum compares with that of Lime Stone.</p> <p>The wharfage rate for Methanol has been fixed based on its cif value of ₹ 8,484/- and applying the existing advalorem rate available for other Chemical of 0.44% i.e., ₹ 8484 x 0.44% = ₹ 37/- per tonne.</p> <p>The wharfage rate for Waste Oil has been fixed as per the existing provision that un-enumerated goods having fob/cif values up to and inclusive of ₹ 1000/- per tonne shall be charged with a wharfage rate of ₹ 10/- per tonne.</p> <p>The wharfage charges for Bio Diesel are to be fixed on par with the POL products. However, to encourage this environmental friendly cargo, Bio Diesel, its rate has been fixed at ₹ 37.91 per tonne</p> <p>(b). The above items are, at present, being treated as un enumerated cargoes and the wharfage applicable to such un enumerated cargoes are being levied.</p>
<p>(v). (a). The increase proposed in the wharfage rate for mechanised handling of iron ore and iron ore pellets is 15% to 16% and for iron ore and iron ore pellets handled by conventional means the increase proposed is 82% and 94% respectively. Explain the reasons for proposing differential increase in mechanised and conventional means of handling on the basis of additional cost involved in the later method. Also, justify the proposed increase when the cargo handling activity as a whole reflects reflect an average surplus of 23% for the three years under consideration.</p> <p>(b). Note No.9 gives 'breakup of consolidated wharfage of iron ore/ pellets (mechanical handling) into wharfage, handling and haulage, tipping, stacking. Please justify 27% increase proposed in handling and 15% increase in haulage, tipping and stacking service with reference to the increase in the cost of providing these services.</p> <p>(c). If increase proposed in the iron ore / pellets is in view the deficit in sub activity relating to iron ore (36% average deficit for the three years 2010-11 to 2012-13) then clarify why following the same principle reduction is</p>	<p>(a). The revision of wharfage for iron ore mechanical handling has been proposed based on the cost sheet furnished Form 5A (iii). The wharfage on iron ore manual handling, for some reason or other, has been kept low in the existing SOR. The wharfage charges on cargoes like, Coal, Gypsum, pig iron with lower CIF value are levied with wharfage of ₹ 26/-, ₹ 24/- and ₹ 28/- respectively. On par with the said wharfage rates as well as Iron ore (Mech), the rate for Iron Ore (Manual Loading) has been revised to bring the Iron ore Handling Activity, as whole, self remunerative.</p> <p>(b). The proposed increase in handling charges and tipping &amp; haulage charges is as per the increase in costs involved in such operations. The wharfage charges are, however, not been proposed for any increase.</p> <p>(c). The working results of handling of Coal, fertilizer &amp; fertilizer raw material and other general cargoes discloses only surplus of ₹ 0.26 crores, ₹ 3.09 crores and ₹ 26.93 crores</p>

	not proposed the surplus generating activities viz. fertiliser, general cargo and other activities under cargo handling activity.	which are not substantial. VPT, however, offered rebates based on volume slabs with financial impact of (-) ₹ 12.97 crores. Thus the principle of increase / reduction in tariff has been following for both deficit and surplus activities.
	(vi). The proposed provision in Note (2) prescribing levy of wharfage on goods entering the docks but not shipped may be deleted. Instead, the VPT may consider to prescribe shut out charges for such cargo in line with prescription at other major ports.	A new clause indicating that the shut out charges for goods entering the docks but not shipped will be as that of the wharfage charges equivalent to that particular cargo, levied on per tonne / advalorem / per cu.m. basis.
(11).	<b>Schedule 46. – Demurrage / Storage Charge:</b>	
	(i). The reasons for proposing increase in free period for import cargo from existing 3 days to five days may be explained.	The free period proposed to increase keeping in view the request of the Trade at various forums. Hence it is a policy decision taken by VPT.
	(ii). The average dwell time of import cargo as well as all export cargo may be furnished.	
	(iii). The reduction in the revenue, if any, anticipated due to the proposed increase in the free period for import cargo may be indicated for each of the years 2010-11 to 2012-13.	The port has furnished dwell time of various cargo and requested that average dwell time of import cargo and that of export cargo may be ascertained from the statement furnished
		The reduction in revenue cannot be anticipated as demurrage is not the revenue to be considered.
(12).	<b>Schedule 4.7.1 to 4.7.3. – Charges for Handling cargo:</b>	
	(i). The existing Scale of Rates lists seven cargo items where handling charge will be levied in addition to wharfage charge. In the proposed SOR, the list is reduced to cover three items. Reasons for the proposed modification in the existing list may be explained.	The handling of export ores have been handed over to the cargo handling division. Hence only three items are prescribed in the proposed revision a these three items are continued to be handled by the port labour.
	(ii). In view of merger of Visakhapatnam Dock Labour Board (VDLB) with VPT in September 2008, the VPT has filed a separate proposal for fixation of levy for deployment of labour from Cargo Handling Labour Division (CHLD) which is being processed separately. The VPT may confirm that the labour handling charges covered in this schedule does not include any labour component for deployment of labour from CHLD.	It is confirmed that the labour handling charges covered in this proposed schedule does not include any labour component for deployment of labour from CHD.
	(iii). The VPT may review whether the handling charges proposed cover cost estimated based on the revised manning scale announced by the National Tribunal Award.	VPT cost statements were prepared not basing on the manning scales as manning scales are implemented only in case of CHD workers.
	(iv). Handling charge generally include the cost of equipment supplied and the labour cost. Incidentally, the handling charge of cargo is stated to include the equipment hire charges and same principle should apply for handling containers also. Please clarify that the existing rate for handling container does not cover the cost of equipment.  In case the VPT desires to levy extra cost for supply of equipment, then the proposed tariff for container handling may be reduced to the extent the cost of equipment hire is included therein and a detailed computation of the proposed rate may be furnished.	VPT has not proposed any revision in this regard.
	(v). The proposed note number 4 about the port not assuming custody of export cargo may be substantiated with provisions of Major Port Trust Act, Customs Act or settled position of Law.	The port does not assume custody of the export cargo" is not a new provision. It is also present in the existing SOR and hence the same can be retained as there are no complexities with this clause.

(13).	<b>Section 6 – Charges for License (Storage) Fee:</b>	
	(i). As per the note 1 occupation without valid license is treated as unauthorized occupation. Whereas in the note no.(2) now proposed to be introduced, stacking of cargo without allotment, or when the area is not vacated even after serving 15 days notice are also proposed to be treated as unauthorized occupation. The reasons and circumstances for extending the scope of the term authorised occupation may be explained.	The two notes (1) and (2) have specified meaning with respect to renewals and unauthorized stacking. Note-1 is applied for renewals. Even after the allowed period of one week without interest, if no application for renewal is received or the received application is not considered for renewal, the same will be treated as un-authorized occupation since there is no valid license. If the late application is received after the allowed period of one week and if the same is considered for further renewal, only interest is collected. So, it mainly depends on the discretion of the department keeping in view of various operational aspects. Note -2 is regarding cases where cargo is stacked without any application for allotment of land and also in respect of cases where the allotted land / area is required by the port trust and a 15 days advance notice is issued to that effect.
	(ii). The basis and the reasons for introducing proposed note no 3 for levy of license fee five times the prescribed rate for unauthorized occupation beyond 60 days may be explained.	Note-3 is proposed to discourage unauthorized occupations of longer durations and five time license fee will impose discipline among the allottees.
	(iii). As per note 4 newly proposed, the VPT proposes levy of interest for delay in renewal of license in view of shortage of funds. Clarify whether the proposed note is in conformity with the land policy guidelines issued by the Government in March 2004.	Note – 4 is a general note as per the general financial principles, where interest is levied if the bills are not paid in time. Hence land policy has nothing to do with it.
	(iv). The note does not clarify interest rate leviable for delay in renewal of license. The port may make the provision explicit to avoid any ambiguity.	The trade usually makes proper application for renewal of plots given on license fee basis before the date of expiry and is being considered for renewal after verifying the availability of funds in their deposit accounts with VPT. However, by the time for adjustment of renewal fee from their deposit accounts after processing the applications, the funds are found exhausted due to adjustment of bills for other services. Therefore, due to non-availability of funds for realization by adjustment, the renewal applications are treated as cancelled and un-authorized occupation charges at the double the license fee are being levied. Therefore, on request of the trade, it is proposed to collect only interest as applicable for delayed payments as per clause 6 (i) of general terms and condition on the applications already considered for renewal from the date of renewal to the date of actual realization of the license fee.
(14).	<b>Schedule 7.5. – Miscellaneous Charges:</b>  During the last tariff revision Order the Authority had in para 12 (xLviii) advised the port that the pollution levy collected should be maintained in a separate account and utilised for the purpose of pollution control measures. The port was also advised to produce at the time of the next general review for effecting suitable adjustment in the rates of pollution levy and, if found necessary, in the wharfage rates of the relevant commodities. The requisite details may be furnished and the action taken to implement the advice rendered may be conveyed.	The exercise as suggested by TAMP will be complied with for the next general revision of SOR. However, the details of pollution control charges collected and expenditure incurred there on will be made available in due course.

(15).	<b>Schedule 7.6. – Dry Docking Charges:</b> (i). The Authority had revised the rentals for dry dock at Visakhapatnam inner harbour vide its Order No.TAMP/4/2009-VPT dated 16 June 2010. The port has in its proposed Scale of Rates not incorporated the rates approved by the Authority in the said Order for foreign-going vessel which may also be included. (ii). The note (1) proposed in the Scale of Rates is different from the note proposed in the said Order. Reasons for modifying the existing condition may be explained	The observations of the TAMP are agreed to.
-------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------

15. Subsequently, the VPT has furnished further additional information/ clarifications vide e-mail dated 8 December 2010, letters dated 17 January 2011, 21 January 2011 and 27 January 2011. A summary of the points received from VPT is given below:

Sr. No.	Reply received from VPT			
(i).	The income on fishing harbour for the years 2010-11 to 2012-13 has been over estimated erroneously due to some calculation errors. As per RBE 2010-11, Income from Fishing Harbour estimated is ₹ 229.10 lakhs. As such, the same income may please be considered for the projected years 2011-12 and 2012-13 also.			
(ii).	Regarding utilisation of Escrow account balance, an amount of ₹ 140.00 lakhs was proposed to be utilised for different road works during the year 2010-11. An amount of ₹ 132.35 lakhs were already incurred during the year 2010-11 for the following works as detailed below. (Copy of work orders are enclosed).			
	Sl. No.	Description	Work order value	Amount incurred during the year
	1.	Strengthening and Regarding of L.15 corridor at R&D Yard	₹ 277.65 lakhs	₹ 108.70 lakhs
	2.	Laying of Pavement over PLC with CC Blocks between ramp – B and WQ 7 Jn along S-4 conveyor	₹ 67.81 lakhs	₹ 23.65 lakhs
(iii).	(a). Regarding clarification on 50% and 25% concession on lighterage / up topping charges, Item-3.3, Section-3 of VPT SoR stipulates that a rebate of 25% in Port dues, pilotage and berth hire shall be extended to both mother / daughter vessels / barges engaged in transshipment / lighterage of dry bulk cargo and carried to other Ports only.			
	(b). A provision for extending concession equivalent to 50% of non Crane berth hire charges applicable to residual category had been proposed in respect of berth hire charges for the vessels which are berthed at other berths other than the moorings for carrying lighterage / up topping operation through barges.			
	(c). This proposed provision of 50% concessional berth hire is different from the provision mentioned under item 3.3 of section-3 of the existing SoR, since item 3.3 stipulates for 25% rebate on the notified rates applicable for various berths / moorings where the transshipment / lighterage takes place and the cargo carried to other Ports. But, in case of proposal of 50% concessional berth hire charges, it is an extension of the existing provision 2.3.2 of section-2 of the SoR, which is originally applicable to certain categories of Moorings / Jetties and vessels berthed along side berths / moorings, to all other berths other than the moorings (since rate already exists for moorings i.e., 50% of non-crane berth hire charges).			
	(d). As there is request from the trade to extend the above concession for lighterage / up topping not only at moorings but also at other berths, the request was put forth to VPT Board. A copy of agenda item and resolution of the same is furnished. However, the word "transshipment" at note 9 of general notes at 2.3.4 may please be read as "up topping". The two said provisions are separate and may be sustained.			
(iv).	The details of traffic handled from 1.4.2010 to 31.12.2010			
	Sl. No.	Description	Lakh Tonnes	
	1.	Total Traffic excluding BOT operators traffic	434.00	
	2.	BOT Operators Traffic		
		(a). M/s.VSPL	46.42	
		(b). M/s.VCTPL	17.37	
		Total Traffic upto 31.12.2010	497.79	

3.	Coal (excluding BOT)		
	(a). Thermal Coal (Coastal)		25.76
	(b). Coking coal		35.43
	(c). Steam coal		15.96
	(d). Anthracite coal		1.03
	(e). LAM coke		0.82
4.	Fertilisers (excluding BOT)		
	(a). Finished Fertiliser		29.82
	(b). Fertiliser raw materials		6.06
5.	Other Cargo (excluding BOT)		319.12
6.	Total Traffic excluding BOT operators traffic		434.00
(v).	Royalty Income from BOT operators from 1.4.2010 to 31.12.2010 is as follows:		
	M/s.VSPL – ₹ 336.45 lakhs		
	M/s.VCTPL – ₹ 159.53 lakhs		
(vi).	Estate rentals from 1.4.2010 to 31.12.2010 – ₹ 22,07,39,104		
(vii).	Pension Fund Details (VPT alone)		
	(₹ in crores)		
	Description	31.3.2006	31.3.2007
	As per Actuarial valuation	840.02	879.47
	Shortfall	441.35	392.13
	Contribution made	0.30	32.50
		31.3.2008	31.3.2009
		870.59	924.82
		286.32	235.62
		34.40	42.74
			31.3.2010
			1338.06*
			525.23
			57.59
	* The increase is due to revision of Pay and Allowances and retirement benefits of Class III & IV employees as per BWNC agreement.		
(viii).	Regarding WQ-7 and WQ-8 it is to state that these two berths were proposed for handling Alumina and other bulk. However, as the Alumina demand is not at expected levels, VPT is revisiting the cargo mix and hence there will be a change in capital cost and other equipment costs and back up area etc. Hence, revised tariff proposal for the said berths will be taken up after finalising the cargo mix and TEF. Further, it is also proposed to first take up only WQ-7. Thus, awarding of work for these two berths will take time and hence no lease rentals from the proposed BOT operators accrue to VPT till finalisation.		
(ix).	Status of various major capital projects proposed as capital additions.		
	(a). Second phase of Deepening of channel – Estimated cost ₹ 70 crores – The work is expected to be completed by March 2011 as against the scheduled date of completion of September 2011.		
	(b). Replacement of tug Swarna & Netravathi – Estimated cost ₹ 83.20 crores – The likely delivery dates of said 2 numbers of tugs are indicated as April 2011 and July 2011 as against scheduled date of completion July 2011.		
	(c). Improvement and development of ports roads – Estimated cost ₹ 40 crores – as already indicated that 30 schemes out of 34 comprised in the project have already been completed and the remaining 4 schemes are also likely to be completed by April 2011. The completion date of the project can be taken as April 2011 as against the scheduled date of December 2011.		
	(d). Strengthening of EQ and WQ berths to cater 12.5 mtrs. draft vessels – Estimated cost ₹ 35.20 crores – the work of EQ-5 declared as completed and WQ-1 work has also been completed. Physical progress of the work can be taken as 45% and completion of other berths is expected before September 2011.		
	(e). Environmental up gradation and providing slope protection to south bank of Inner channel – Estimated cost ₹ 38 crores – Physical progress is at 20% and expected to be completed by September 2011 as against the date of March 2011.		
	(f). 3 <sup>rd</sup> phase of Deepening – Estimated cost ₹ 244 crores - Since the 2 <sup>nd</sup> phase of deepening will be completed by March 2011, the 3 <sup>rd</sup> stage of deepening will be taken up completed as scheduled in June 2011. Incidentally, it is to brought to notice that the capital cost of this work was inadvertently taken as ₹ 2.44 crores instead of ₹ 244 crores. The		

	<p>actual capital cost of ₹ 244 crores may be considered and the differential capital cost of ₹ 241.56 crores as well as the depreciation there on of ₹ 2.42 crores may be added in Capital employed and in depreciation in cost statements.</p> <p>(g). Modernisation of OHC - Replacement of Stacker – Estimated cost ₹ 45 crores – Due to some technical difficulties, the taking up and completion of the work may be delayed by 6 months from the scheduled date of completion of March 2012.</p> <p>(h). Construction of WQ-1 return end – Estimated cost ₹ 33.37 crores. Work order issued on 22.9.2010 with scheduled date of completion of 5.4.2012.</p> <p>(i). The status of other capital works is as per the Annexure II of letter dated 24.11.2010.</p>												
(x).	<p><b>Reduction in wharfage rate on Crude oil handled at OSTT.</b></p> <p>(a). As advised by the TAMP at Para B page 35 of the earlier TAMP's order and as agreed by VPT, the wharfage rate of Crude oil handled at OSTT has already been reduced from ₹ 67.74 per tonne to ₹ 39.00 per tonne w.e.f. 1.4.2007 in consultation with M/s.HPCL, which has resulted in revenue reduction by ₹ 79.22 crores up to the year 2009-10. The said reduced rate of ₹ 39.00 per tonne is proposed in the present revision of SOR also.</p> <p>(b). M/s.HPCL has set up SPM facility in VPT assuring a minimum traffic of 10 MTPA from 2009-10 to 2014-15 and 15 MTPA from 2016-17 on wards for which it was mutually agreed to collect wharfage at ₹ 17.00 per MT at SPM and an MOU has been entered to this effect. Therefore, the revenue on Crude oil handled at SPM is to be considered at the rate of ₹ 17.00 per MT as agreed by VPT in order to retain the Crude traffic which other wise be diverts to other neighboring ports. The Crude traffic anticipated in this revision is as per the above said MOU with HPCL which other wise would decline by 70% of the forecasts made for the years 2010-11 to 2012-13. TAMP is requested to take cognizance of the above said arrangements and consider in the proposal. Since the SPM facility is set up by HPCL and will be exclusively utilized by HPCL, the wharfage rate proposed may not required to be notified in SOR since it is not a common user facility. However, VPT has no objection in notifying the same in SOR.</p> <p>The port has forwarded a copy of the Memorandum of Understanding between the VPT and HPCL dated 31 March 2008 in support of its claim.</p>												
(xi).	<p><b>Reduction in wharfage rates under Trade policy.</b></p> <p>As per the Trade Policy offered by VPT, a rebate of 10% to 20% of existing SOR rates has been extended to the trade with annual financial impact of ₹ 15.86 crores in order to retain existing traffic of some of the commodities. The traffic forecasts for general revision of SOR have been made based on the traffic that may be retained after offering the rebate. In the event, the above concessions are not offered, there may be likely decline in traffic 20% to 30% of the existing level other than POL. Therefore, it is requested to consider the reduction in revenue on account of concessions offered on Trade Policy.</p>												
(xii).	<p><b>Impact due to Cafeteria Approach to Class I &amp; II officers.</b></p> <p>Consequent on the wage revision of officers, which was taken place after filing of revision of SOR proposal, on an average, VPT is incurring an amount of ₹ 27,221/- per officer per month. The said cafeteria payment was made from the month of August 2010. Hence the implication for the year 2010-11 in respect of 331 officers is ₹ 720.81 lakhs. For the years 2011-13, impact is to be considered duly applying escalation factor of 3.76%.</p> <p>While forwarding the proposal, VPT estimated the wage revision of officers would be around ₹ 11.60 crores. However, the actual implication due to wage revision of officers is to be considered as ₹ 14.31 crores (i.e. ₹ 3.50 crores plus ₹ 10.81 crores) instead of ₹ 11.60 crores.</p> <p>The following table depicts the deployment of officers on different activities.</p> <table> <tr> <td>Cargo Handling &amp; Storage</td><td>65</td></tr> <tr> <td>Port &amp; Dock facilities</td><td>76</td></tr> <tr> <td>Railway</td><td>13</td></tr> <tr> <td>Estate</td><td>6</td></tr> <tr> <td>Management &amp; General Administration</td><td>171</td></tr> <tr> <td><b>TOTAL</b></td><td><b>331</b></td></tr> </table>	Cargo Handling & Storage	65	Port & Dock facilities	76	Railway	13	Estate	6	Management & General Administration	171	<b>TOTAL</b>	<b>331</b>
Cargo Handling & Storage	65												
Port & Dock facilities	76												
Railway	13												
Estate	6												
Management & General Administration	171												
<b>TOTAL</b>	<b>331</b>												



	Cafeteria allowance apportioned to differential activities		₹ in lakhs
	Cargo Handling & Storage		141.55
	Port & Dock facilities		165.50
	Railway		28.31
	Estate		13.07
	Management & General Administration		372.38
	<b>TOTAL</b>		<b>720.81</b>
(xiii).	<b>Royalty Income to be excluded due to non finalization of WQ-7 &amp; 8 BOT berths.</b>		
	Royalty revenue stated as ₹ 7115 lakhs during the year 2012-13 is to be considered as ₹ 6006.48 lakhs only, as VPT is revisiting the proposals of WQ-7 & WQ-8 duly modifying the cargo mix, back up area etc. and TEFR is to be prepared afresh, the commencement of project in the year 2012-13 may not be possible.		
(xiv).	<b>Contribution to Pension fund and Pension payments met from revenue account.</b>		
	(a). VPT had initiated for creation of superannuation funds only after 2001-02 and made contributions to an extent of ₹ 96.63 crores to the end of 2002-03. The contribution made and interest earned so far are indicated below:		
	(₹ in crores)		
	<b>Year</b>	<b>Contribution</b>	<b>Interest</b>
	2002-03	96.63	10.30
	2003-04	60.00	12.44
	2004-05	180.00	17.51
	2005-06	0.30	24.82
	2006-07	32.50	31.93
	2007-08	34.40	33.77
	Addl. contribution	78.70	
	2008-09	42.74	34.63
	2009-10	63.86	61.70
	<b>Total</b>	<b>589.13</b>	<b>227.10</b>
	(b). From the above accumulation of ₹ 816.23 crores up to 31 March 2010, VPT had purchased annuities for the exit of employees to an extent of ₹ 271.14 crores with a monthly pay out of ₹ 2.41 crores. The balance available as on 31 March 2010 is ₹ 538.09 crores as against actuarial valuation of pension liability of the employees on rolls as on 31 March 2010 of ₹ 567.14 crores. The actuarial valuation of pensioners on rolls as on 31 March 2010 of ₹ 770.92 crores was left unfunded and the pension payments of these pensioners on rolls is being met from revenue account only. Since there is a short fall in pension fund from the actuarial valuation of pension liability by ₹ 29.05 crores in respect of employees on rolls and ₹ 770.92 crores in respect of pensioners on rolls, the monthly pension payments of the pensioners on rolls is required to be met from revenue account only. During the year 2010-11 annuities worth ₹ 155.36 crores with a monthly pay out of ₹ 1.36 crores have been purchased from the available balance.		
	(c). To summarise, the pension payment figures reflected in Annual Accounts are the payments pertaining to those pensioners mainly with reference to retirements prior to 2002-03.		
	(d). In view of the above position explained, TAMP is requested to consider pension payments made for the pensioners from revenue account till the pension fund is built up to meet such liability. The contribution to the pension fund pertains to the employees on rolls and is made based on the actuarial valuation, which also needs to be recognized. A table showing the pension liability as per actuarial valuation, the existing balance in the pension fund and the short fall is given below:		
	<b>Description</b>	<b>As at 31 March 2006</b>	<b>As at 31 March 2010</b>
	As per Actuarial valuation	840.02	1338.06
	Balance in the pension fund	398.67	812.23
	Short fall	441.35	525.23

(e). As the pension liability as per the actuarial valuation cannot be met from the pension fund balance, TAMP may consider to meet the short fall from the surpluses if any available as per the cost statements.

(xv). **Tug hire charges:**

As per work order dated 4 July 2010, 2 nos. of 50 B.P. tugs are to be supplied by the contractor for which VPT has to pay hire charges with service tax and also to pay for fuel oils at actuals. Tug will be operated for 20 hrs. a day throughout the year. In view of the above, the total amount payable for 2 tugs per annum is as detailed below:

Name of the Tug	Details of expenditure	Hire charges	Charges/ annum
Ocean Wonder	Hire charges	₹ 164788 per day	₹ 60147620
Ocean Mighty	Hire charges	₹ 162207 per day	₹ 59205555
Ocean Wonder	Fuel charges	185 ltrs/ hr@ ₹ 39/ ltr	₹ 52669500
Ocean Mighty	Fuel charges	200 ltrs/ hr@ ₹ 39/ ltr	₹ 56940000
<b>Total charges per annum for hiring of 2 tugs</b>			<b>₹ 228962674</b>
			<b>Say ₹ 23 crores per annum</b>

(xvi). **Bifurcation of wage revision arrears:**

The arrears amount of ₹ 2594.27 lakhs for the period from 1.1.2007 to 31.3.2009 is bifurcated year-wise based on the total Pay+DA amounts of the respective years and indicated below:

(₹ in lakhs)		
Description	Amount of provision already made in the Annual Accounts	Additional impact of wage revision paid in May 2010
2006-07 (i.e. from 1.1.2007 to 31.3.2007)	450.00	253.02
2007-08 (12 months)	1800.00	1097.85
2008-09 (12 months)	2400.00	1243.40
IR amount paid and adjusted against provision	-1460.00	
<b>TOTAL wage revision arrears from 1.1.2007 to 31.3.2009</b>	<b>3190.00</b>	<b>2594.27</b>

The above said additional amount of arrears together with the arrears for 2009-10 of ₹ 35.98 crores, the contribution to GLES of ₹ 31.30 crores and the arrears of CHD ₹ 7.75 crores totalling to ₹ 100.97 crores have been deducted from MGA expenditure of ₹ 193.67 crores reported in the draft annual accounts for 2009-10.

(xvii). **Bifurcation of Pension arrears:**

The details of bifurcation of provision for pension arrears amount of ₹ 2150.00 lakhs for the period from 1.1.2007 to 31.3.2009 is given below:

(₹ in lakhs approximate)	
2006-07 (i.e. from 1.1.2007 to 31.3.2007)	₹ 250.00
2007-08 (12 months)	₹ 990.00
2008-09 (12 months)	₹ 910.00
<b>TOTAL pension arrears from (1.1.2007 to 31.3.2009)</b>	<b>₹ 2150.00</b>

The pension arrears have actually been paid in June-July, 2010 which worked out to ₹ 2507.45 lakhs and the year wise breakup is as indicated below:

(₹ in lakhs)	
2006-07 (i.e. from 1.1.2007 to 31.3.2007)	₹ 297.00
2007-08 (12 months)	₹ 1151.37
2008-09 (12 months)	₹ 1059.08
<b>TOTAL pension arrears from (1.1.2007 to 31.3.2009)</b>	<b>₹ 2507.45</b>

16.1. In the meanwhile, the Visakhapatnam Stevedores' Association (VSA) vide letter dated 22 December 2010 has brought out certain billing issues concerning the VPT. The main points made by VSA are:

- (i). They have expressed grievance due to some unauthorized billing by VPT with reference to dredging and spillage charges for cargo, charges for damages to wagons and penal charges (demurrage) for non clearance of cargo at inner harbour berths.
- (ii). When cargo is shifted from vessels there are some spillages and these spillages are recovered when the berths are dredged. The VPT is imposing cost of such dredging as spillage charges to the vessels. The Scale of Rates (SOR) of VPT does not specify rates for such items.
- (iii). VSA has expressed their protest against such billing on the ground that this billing tantamounts to double recovery as the dredging charges are being recovered by the port already through vessel related charges like berth hire or pilotage.
- (iv). Further, bills raised by the VPT levying charges for damage to wagons and demurrage charges on cargo at inner harbour berths appear to be without gazette notification by TAMP.
- (v). VSA has enclosed copies of bills in support of their representation and has requested TAMP to issue suitable instructions to VPT in this regard.

16.2. The SOR of the VPT approved by the Authority in May 2006 prescribes demurrage charges on cargoes not removed from the wharf. The SOR does not prescribe any charges for spillage of cargo or charges for damage to wagons. The communication received from VSA was forwarded to VPT with a request to examine the points made by the VSA and furnish its comments and also clarify the tariff arrangement under which the said charges are levied which does not have approval of TAMP. The port has not furnished its response on the points made by VSA.

17. The VPT has subsequently vide email dated 8 February 2011 forwarded a statement of rationalized vessel related charges at revenue neutral position.

18. The VPT vide letter dated 9 February 2011 has stated that VPT anticipates commissioning of SPM in 4<sup>th</sup> quarter of 2010-11 and accordingly, the crude imports are considered from 4<sup>th</sup> quarter of 2010-11, in the ratio of 70:30 at SPM and OSTT.

19. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

20. With reference to totality of information collected during the processing of this case, the following points emerges:

- (i). The original proposal filed by the Visakhapatnam Port Trust (VPT) dated 26 May 2009 has been revised by the port vide its letter dated 26 August 2010. In the revised proposal, the port has proposed to rationalise the vessel related charges to comply with the provisions in the tariff guidelines of 2005 combined with reduction in the wharfage rate for crude and POL products and increase in the wharfage rate of iron ore and iron ore pellets. In view of the objections raised by the users/ user associations the port has subsequently reviewed and attempted to smoothen the tariff burden arising from the proposed rationalisation in the berth hire charge vide its letter dated 24 November 2010. The revised proposal filed by the VPT vide letters dated 26 August 2010 and 24 November 2010 along with submissions made by the port during the processing of the case is considered in this analysis.

- (ii). (a). Clause 2.8.3 of the tariff guidelines requires the revenue share receipts should be first utilised to meet the cost of surplus labour and thereafter atleast 50% of the royalty receipts should be transferred to the Escrow Account after meeting the cost of surplus labour and to utilise the funds from Escrow Account for the purpose of creation and/ or modernisation of the port infrastructure facilities within a period of five years.

In the last tariff revision Order which was based on the estimates for the years 2006-07 to 2008-09, the VPT had proposed to transfer the entire annual revenue share/ royalty receipts to the Escrow Account and had agreed to utilise it for the purposes stated in the tariff guidelines within the stipulated time. The last Order relied on the proposal of VPT subject to the condition that the entire accrual will be added back to the revenue of the port trust if it is not utilised for the stated purpose within the time stipulated in the guidelines.

As against the above approach followed in the last tariff Order, the VPT in the cost statement filed by it has transferred 50% of the royalty/ revenue share received during the years 2006-07 to 2009-10 to Escrow Accounts and the balance 50% is treated as revenue. It has followed the same approach for the future period 2010-11 to 2012-13.

- (b). When sought clarification for following a different approach from the last tariff Order which envisaged 100% transfer to the Escrow Account, the VPT has clarified that since it could not identify and utilize the funds available for the purpose of creation/ modernization of port infrastructure facilities, it proposes to transfer 50% of the revenue share receipts to Escrow Account and to treat 50% as the revenue.

The Port Trusts have the liberty to transfer the royalty receipts to Escrow Account subject to the minimum of 50%. The revised position followed by the VPT complies with the tariff guidelines and hence accepted for the year 2009-10 and for the projections 2010-11 to 2012-13. 50% of the royalty/ revenue share receipt is transferred to the Escrow account as per the tariff guideline and the balance 50% has been considered as income of the port in this analysis for the years 2009-10 to 2012-13.

For the past period 2006-07 to 2008-09, however, the entire revenue share/ royalty receipts reported in the Annual Accounts is transferred to the Escrow Account maintaining the position followed in the last tariff Order.

- (c). For the years 2010-11 to 2012-13 the VPT has estimated the royalty/ revenue share from the existing BOT operators, Vizag Seaport Limited and Visakha Container Terminal Limited as well as revenue share expected to accrue from the year 2012-13 with reference to the various BOT Projects awarded but not commissioned. The royalty / revenue share estimated by the VPT from the VSPL and the VCTPL for the years 2010-11, 2011-12 and 2012-13 are ₹ 403.62 lakhs, ₹ 423.67 lakhs and ₹ 478.68 lakhs respectively. The actual revenue share/ royalty received by the port for the nine months period i.e. April to 31 December 2010 is reported at ₹ 495.98 lakhs. The income from royalty/ revenue share for the year 2010-11 is considered at ₹ 661.30 lakhs based on actuals furnished by the VPT for nine months prorated for the full year. For the subsequent two years 2011-12 to 2012-13 also, it is considered at ₹ 661.30 lakhs. The estimate of revenue share with reference to the five projects awarded/ proposed to be awarded by the VPT on PPP basis are expected to accrue from 2012-13. In this context, the port had earlier estimated ₹ 6636.02 lakhs which is scaled down to ₹ 5527.45 lakhs on the grounds that the BOT project at WQ-7 & WQ-8 may not materialise in the year 2012-13 as the same needs to be revisited by the port. Relying on the position reported by the VPT, the revised revenue share estimated by VPT with reference to the new BOT projects is considered in the year 2012-13.

- (d). During the period 2006-07 to 2009-10, the port has not shown withdrawal of any funds from the Escrow Account to meet the capital expenditure for creation / modernization of port infrastructure facilities. The port has proposed to assign ₹ 132.35 lakhs from the Escrow Account in the year 2010-11 to meet part of the capex relating to strengthening of R&D yard and ₹ 200.40 lakhs in the year 2011-12 for improvement in port roads. The port has, however, not made suitable adjustments while allowing return on capital employed in respect of these assets proposed to be funded from the Escrow Account.

The guidelines clearly stipulates that the transfers made to the Escrow Account has to be utilised within five years period. Hence, the royalty receipts transferred to the Escrow Account in the year 2005-06 to the extent of ₹ 97.76 lakhs is to be utilised within five years period i.e. 2009-10. Like wise, the royalty receipts transferred to the Escrow Account in the years 2006-07 to 2008-09 to the tune of ₹ 141 lakhs ₹ 243.67 lakhs and ₹ 294.91 lakhs are considered to be deployed to meet the capex in the years 2010-11 to 2012-13.

In the absence of any information about deployment of funds from the Escrow account furnished by the VPT for the year 2009-10, the funds pertaining to the transfers made to the Escrow Account in the year 2005-06 are considered to partly meet the capital expenditure on dredging incurred in the year 2009-10.

Transfer made to the Escrow Account in the year 2006-07 is to the tune of ₹ 141 lakhs which is considered to meet the capex for strengthening of R&D yard in the year 2010-11 as against ₹ 132.35 lakhs considered by the port.

Of the royalty receipt of ₹ 243.67 lakhs earned in the year 2007-08 which is considered to be transferred to Escrow Account, ₹ 200 lakhs is proposed to be utilised by the VPT from Escrow Account to meet the investment proposed for road improvement in the year 2011-12. In our analysis the remaining balance pertaining to the royalty receipt in the year 2007-08 is considered to meet the second stage deepening in our analysis.

For the year 2012-13, the port has not identified any capital expenditure to be met from funds in the Escrow Account. In our analysis, the fund transfer pertaining to the year 2008-09 made to the Escrow Account is assigned to meet the capex relating to third stage deepening envisaged in the year 2012-13. The balance in the Escrow Account at the end of the financial year 2012-13 after the above adjustments will be to the tune of ₹ 4014.35 lakhs.

- (e). The year-wise details of the actual inflows and outflows for the period from 2006-07 to 2009-10 and estimated position for the years 2010-11 to 2012-13 regarding the royalty / revenue share receipts and investment from the Escrow Account are tabulated below:

(₹. in lakhs)							
Particulars	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13
1. Royalty / revenue share Receipts	141.00	243.67	294.91	517.35	661.30	661.30	6188.75
2. Opening balance in Escrow Account	97.76	238.76	482.43	777.34	938.26	1127.91	1214.89
3. Entire royalty receipts transferred to escrow account till 2008-09 as per the last tariff Order. From the years 2009-10 to 2012-13, 50% Revenue share transferred to Escrow Account	141.00	243.67	294.91	258.68	330.65	330.65	3094.37

4. Withdrawal from Escrow Account for creation of infrastructure assets	0.00	0.00	0.00	97.76	141.00	243.67	294.91
5. Closing Balance (2+3-4)	238.76	482.43	777.34	938.26	1127.91	1214.89	4014.35

- (iii). (a). The existing Scale of Rates of VPT was approved in May 2006 relying on the estimated position for the years 2006-07 to 2008-09.
- (b). Clause 2.1.3 of the tariff guidelines mandates review of the actual physical and financial performance of the port at the end of the prescribed tariff validity period with reference to the projections relied upon at time of fixing the prevailing tariff.
- (c). The approach followed to analyse the estimated position in the last tariff Order is adopted to assess the actual net surplus / deficit for the years 2006-07 to 2008-09. The last tariff Order considered the cost position excluding the railway and the estate activity and the same position is maintained while analysing the actuals. The analysis for the past period is explained below:
- The income estimates for the years 2006-07 to 2008-09 considered by the VPT are adjusted with reference to the impact of rationalisation in the vessel related tariff allowed by the said Order for a like to like comparison.
  - The wharfage rate for crude is prescribed at ₹ 57.50 per kl (i.e. ₹ 67.74 per tonne) in the Scale of Rates of the VPT. As against the prescribed rate, port has allowed concession in wharfage rate of crude to the HPCL at ₹ 39 per tonne from the year 2007-08 onwards and the revenue reported in the Annual Accounts considers the consequential effect of concession granted. For the purpose of analysis of the past period, revenue realisable as per the approved tariff can only be considered and, therefore, the reduction in the revenue due to the concessions granted by the VPT at its discretion is not considered.
  - Consequent to merger of the Visakhapatnam Dock Labour Board with the VPT in September 2008, the income and the expenditure relating the Cargo Handling Labour Division are merged with the Annual Accounts of the VPT. The tariff determination for CHLD has been carried out by this Authority in a separate exercise and hence the income and the expenditure relating to the CHLD are excluded based on the position reported by the VPT.
  - Interest income and interest expense, VRS exgratia payment under the head Finance and Miscellaneous Income and Finance and Miscellaneous Expense are excluded maintaining the position followed in the last tariff Order.
  - The last tariff Order considered the pension payments amongst other expenses under the head Finance and Miscellaneous Expense. The VPT has in the cost statement considered pension payments as well as the contribution made to the Pension Fund. The port has clarified that since there is a short fall in pension fund from the actuarial valuation of pension liability in respect of employees on rolls and also in respect of pensioners, the monthly pension payments of the pensioners are required to be met from revenue account only. It has confirmed that the Pension payments reflected in Annual Accounts are the payments pertaining to those pensioners mainly with reference to retirements prior to 2002-03 for which the fund is not built up. In view of the above position explained, it has requested to consider pension payments made for the pensioners from revenue account till the pension fund is built up to meet such liability as well as

contribution to the pension fund. It is notable that the above position was not brought out by the VPT during the last tariff revision. In view of the position now explained by the port, while analysing the actual position, the pension payments met from the revenue account due to short fall in the pension fund balance and the contribution to the Pension fund are considered while analysing the position for the past period. In any case this approach will not have any impact as the entire revenue surplus assessed for the years 2006-07 to 2008-09 is being transferred to augment the pension fund.

- The treatment given to the royalty / revenue share receipts is done as explained in the preceeding paragraph.
- The port has excluded ₹ 2594.27 lakhs and ₹ 2150 lakhs from the actual expenditure reported in the year 2009-10 as it pertains to wage revision arrears and pension arrears for the past period.

It is notable that during the last tariff revision, the impact of the then expected wage revision was factored in the estimates considered in the last tariff Order for the years 2006-07 to 2008-09. That being so, the actual impact of wage revision furnished by the VPT in each of the years is recognised while analysing the actual position.

- The VPT has not calculated working capital based on clause 2.9.9 of the tariff guidelines for the years 2006-07 to 2009-10. The current assets in terms of Debtors, Inventory and Cash balances are worked out by us as per the norms stipulated in the guidelines. The items of current liabilities corresponding to the current assets are considered as reflected in the Annual Accounts. The figures of working capital so derived turns out to be negative. As a result, the working capital is considered as NIL.
- For the years 2006-07, 2007-08 and 2008-09, the closing block of assets as shown in the annual accounts for the respective years has been considered as net block of assets. As explained earlier, the part of capital expenditure relating to dredging in the year 2009-10 i.e. to the tune of ₹ 97.76 lakhs is considered to be met from the Escrow fund. Accordingly, the closing value of net fixed assets as reported in the Annual Accounts for the year 2009-10 has been reduced after providing for depreciation for the purpose of allowing return.
- The port has furnished classification of assets into business assets, business related assets and social obligation assets for the port as whole. It has, however, not furnished such classification for cargo handling and port and dock facility which formed the basis for last tariff revision. The business related assets and the social obligation assets mostly pertain to the estate activity as per the activity wise asset classification furnished for the year 2009-10. That being so, ratio of such asset classification furnished for the year 2009-10 is applied to the past period to assess the business assets and business related assets for the cargo handling and the Port and Dock facility.

- (iv). The designed capacity as furnished by VPT is 58.5 Million tonnes, 61.15 Million tonnes and 62.23 Million tonnes each for the year 2006-07 to 2008-09. This includes the capacity of BOT berths. Taking into account the actual traffic handled by VPT (excluding traffic of BOT berths) during the said years, the capacity utilization with reference to the total designed capacity of the port works out to 90.33%, 96.5% and 93.07% during the years 2006-07 to 2008-09 respectively. If the capacity utilization is computed with reference to the designed capacity

exclusively of the port (excluding BOT berths) the capacity utilization could be still higher. Since the capacity utilization is more than 60%, the Return on Capital employed is calculated @ 15% ROCE on the business assets and 6.35% on business related assets as allowed at the level in the last tariff Order for the years 2006-07 to 2008-09. For the year 2009-10, 16% return on business assets and 8.17% for business related assets is allowed. The social obligation assets do not attract any return as per the guidelines.

- (v). (a). A summary of the comparison of the actuals vis-à-vis the estimates considered in the last tariff Order is tabulated below:

Particulars	Aggregate for the years 2006-07 to 2008-09 in absolute terms (₹ in lakhs)		Variation in %
	Estimates as per tariff Order	Actuals	
Traffic (in lakh tonnes)	1676	1697.78	1.3%
Operating Income	126485*	140460	11.0%
Total Expenses (including depreciation)	80643	88656	9.9%
Surplus before Return (Average)	45841	51804	13.0%
Capital Employed (Average)	56935	53789	-5.5%
Return on Capital Employed	25621	24203	-5.5%
Net Surplus after ROCE	20221	27601	36.5%

\* The operating income estimates are updated to reflect the effect of reduction in revenue due to rationalisation in the vessel related charges prescribed in the last tariff Order.

- (b). The VPT has earned an additional surplus of ₹ 17555 lakhs, ₹ 19226 lakhs and ₹ 15024 lakhs aggregating to ₹ 51804 lakhs for the years 2006-07 to 2008-09. The average of the actual surplus is seen to be ₹ 17268 lakhs. If the average actual surplus is seen as a percentage of average actual capital employed of ₹ 53789 lakhs for the said three years, it works out to 32.1%. The above details are given in the following table:

Particulars	(₹ in lakhs)			
	2006-07	2007-08	2008-09	Average
Actual Surplus before Return earned by VPT	17555	19226	15024	17268
Actual Capital Employed	53786	53424	54157	53789
Actual Return earned on capital employed	32.6%	36.0%	27.7%	32.1%

As brought out earlier, in the last general revision Order, maximum return of 15% was allowed for the years 2006-07 to 2008-09. The actual return achieved by the VPT during the said three years is found to be 32.1%, as shown in the above table.

During the last tariff revision, total revenue surplus of ₹ 213 crores for the years 2006-07 to 2008-09 was quantified. After considering the effect of rationalisation in the vessel related tariff and reduction effected in wharfage charge of a few cargo items at ₹ 11 crores, this Authority had ordered to transfer the balance ₹ 202 crores to augment the Pension Fund balance. As against the above position, the actual surplus assessed for the corresponding period is ₹ 276.01 crores. Of this revenue surplus port has reported that ₹ 80.70 crores was transferred to augment the Pension Fund. The balance revenue surplus available is ₹ 195.31 crores. The entire actual surplus assessed for the past period 2006-07 to 2008-09 is considered to have been transferred to augment the Pension Fund in line with the decision followed in the last tariff Order which was based on the estimated position. The pension fund position is analysed in the subsequent part of the analysis.



- (vi). The validity of the existing Scale of Rates of VPT was extended beyond 31 March 2009, subject to the condition that the surplus over and above the admissible cost and permissible return accruing to VPT for the period after 1 April 2009 will be set-off fully, in the tariff to be fixed for the next cycle. The cost statement for the year 2009-10 is prepared following the approach explained in the preceeding paragraph for the past period. As per the cost statement, the VPT has earned an additional surplus to the tune of ₹ 7695.44 lakhs over and above the admissible cost and permissible return, during the year 2009-10 from the cargo handling activity and port and dock activity.

After excluding the contribution of ₹ 940 lakhs made by the VPT in the year 2009-10 to augment the Pension Fund from the revenue surplus, the balance revenue surplus is ₹ 6755.44 lakhs. The actual surplus assessed for the year 2009-10 along with the surplus estimates for the year 2010-11 is fully adjusted over the two years 2011-12 and 2012-13 before deciding the quantum of increase in the tariff for those years which is explained in the subsequent part of the analysis.

- (vii). The traffic projection as per the 11<sup>th</sup> five year plan is 73.90 Million Tonnes (MT) and 82.20 MT respectively for the years 2010-11 and 2011-12 which in terms of percentage works out to 18% and 11% for the years 2010-11 and 2011-12 over actuals / estimates of the respective previous years. The business plan of the VPT prepared in February 2007 envisages the port traffic at 72.80 MT, 78 MT and 89.70 MT for the years 2010-11 to 2012-13 respectively. In terms of percentage, the growth in traffic was projected at 17%, 7% and 11% for the years 2010-11 to 2012-13 over the actuals / estimates of the respective previous years. It is notable that this traffic projections in the business plan include the traffic of the BOT operators also.

The actual traffic handled by the VPT (excluding the traffic handled by the BOT) operators during the year 2009-10 is reported at 573.97 lakhs tonnes. As against this, the traffic for the port (excluding the BOT traffic) is projected at 571.90 lakhs tonnes, 615 lakhs tonnes and 685.60 lakhs tonnes for the years 2010-11 to 2012-13 respectively.

The port has stated that the traffic projections are based on the latest indications of major users for principal cargoes and in respect of other cargo items the projections are worked out based on the latest trend. Based on the clarification furnished by the VPT, the traffic projections made by the VPT is relied upon for the purpose of this analysis for the years 2011-12 and 2012-13 subject to modification in the traffic projection for the year 2010-11 reckoning the actual traffic handled by the VPT for nine months upto December 2010.

The VPT on our request has furnished the actual traffic handled by the port for the year 2010-11 for nine month period upto December 2010 at 434 lakhs tonnes. The annual traffic for the year 2010-11 extrapolating the nine months actual traffic works out to 578.67 lakhs tonnes as against 571.90 lakhs tonnes estimated by the VPT. The traffic projections for the year 2010-11 is therefore modified and considered at 578.67 lakhs tonnes. The additional traffic is considered for the fertiliser cargo based on the actuals reported by the port.

Subject to above modification of the traffic projection for the year 2010-11, the growth projected is 0.8% in 2010-11, 7% and 11% in 2011-12 and 2012-13 respectively. It is observed that the traffic growth estimated by the VPT for the years 2011-12 and 2012-13 more or less matches with the growth projected in the business plan in terms of percentage growth with reference to the prorated actuals traffic handled in the year 2010-11.

Subject to above modification, the traffic projections made by the VPT is relied upon for the purpose of this analysis. However, if any undue advantage is found to have accrued to the VPT due to wrong estimation, adjustment will be made in the tariff at the time of next review of tariff in line with the revised tariff guidelines.

- (viii). (a). The VPT has stated that it has considered a foreign exchange rate of ₹ 46.26 per US\$ to estimate the dollar denominated vessel related income. In respect of the income estimates from dollar denominated tariff items the exchange rate prevailing at the time of analysis of the case, is considered uniformly for estimation of income from dollar denominated tariff items, for all the years under consideration.

Since the major part of the financial year 2010-11 is already over, and since the actual dollar exchange rate is known, the vessel related income from the foreign going vessels for the period from April 2010 to January 2011 is assessed based on the average exchange rate of ₹ 45.65 per US\$ obtained for the said period. For the period thereafter, an exchange rate of ₹ 45.77 per US\$ is considered as prevailing at the time of concluding the analysis of this case. The exchange rate of ₹ 45.77 per US\$ is also considered for determining the vessel related income from the foreign going vessels for the years 2011-12 and 2012-13.

- (b). The port has confirmed that income estimates are made at existing tariff for the years 2010-11 to 2012-13 except for Crude oil for which concessional wharfage agreed by the port with HPCL from 1.4.2007 is considered. The wharfage income with reference to crude traffic of HPCL estimated at 90 lakhs tonnes per annum is estimated at the concessional wharfage rate of ₹ 39 per tonne as against ₹ 57.50 per kl (₹ 67.74 per tonne) prescribed in the Scale of Rates of the VPT. It is necessary to arrive at the cost position with reference to the existing rates prescribed in the Scale of Rates before deciding on tariff adjustments. Hence while preparing the revised cost statement, reduction in the revenue to the tune of ₹ 2586.60 lakhs per annum projected by the VPT is not considered for each of the year 2010-11 to 2012-13.
- (c). Consequent to modification done in the traffic projections for the year 2010-11, the cargo handling income with reference to fertilizer cargo is modified and increased by ₹ 186.18 lakhs.
- (d). The port has estimated the income from fishing harbour activity at ₹ 558.92 lakhs per annum for the years 2010-11 to 2012-13 as against actual income from this activity reported at ₹ 362.64 lakhs in the year 2009-10. It has subsequently clarified that it does not expect any increase in traffic in this activity and hence income estimation from fishing harbour is erroneous and needs to be corrected. Based on the clarification furnished by VPT, the income from fishing activity for the years 2010-11 to 2012-13 is maintained at the actual level reported for the year 2009-10. The income from the fishing harbour activity is considered as part of the main cargo handling activity, the port and dock activity and estate activity at the level reported in the year 2009-10 instead of separate entry shown by the VPT in the cost statement.
- (e). As per the revised guidelines for tariff fixation, the revenue share / royalty receivable from the BOT operators is to be first applied to meet cost of surplus labour, if any, and thereafter at least 50% of the balance should be maintained in an Escrow Account for the purpose of creation and / or modernisation of the port infrastructure facilities within a period of five years.
- Royalty / revenue share receivable by the VPT from the BOT operators Visakha Container Terminal Private Limited and Vizag Seaport Limited and the other BOT operators are considered as explained in the preceding part of the analysis.
- (f). The port has informed that it has announced a Trade Policy for extending concessional tariff to encourage imports/ exports through port of Visakhapatnam and has furnished the impact thereof with a request to reckon it in the tariff fixation process. The discount proposed to be

allowed by the port on the volume of cargo to be handled by the users is beyond the scope of the proposed SOR. Hence the impact thereof cannot be considered in this analysis. In any case the VPT has the flexibility to grant concession on the ceiling rates approved by this Authority if they so desire based on its commercial judgement.

- (g). Subject to above modification the estimated cargo handling income works out to ₹ 31470.97 lakhs, ₹ 32730.30 lakhs and ₹ 38224.77 lakhs for the years 2010-11 to 2012-13 respectively and the vessel related income works out to ₹ 20532.38 lakhs, ₹ 23269.62 lakhs and ₹ 22523.47 lakhs which is considered in the cost statement.
- (h). As regards the estate income it is observed that the VPT has estimated the rental at uniform level of ₹ 3462.30 lakhs per annum for all the three years 2010-11 to 2012-13. The estate income is subject to annual escalation of 2% per annum as per the Government guidelines on the land policy and hence the income estimation is modified to give effect of the annual escalation.

The VPT has estimated the income from lease rental likely to accrue from the new PPP projects awarded/ to be awarded to BOT operators at ₹ 797 lakhs in the year 2012-13. Subsequently, it has clarified that the PPP projects relating to privatisation of WQ7 and WQ8 berth are to be revisited and hence the lease rental estimated at ₹ 459 lakhs from these two berths may not materialise in the year 2012-13. Though the VPT has indicated the lease rental likely to accrue from the new BOT operators, the cost statement prepared by VPT does not capture its effect. In the cost statement prepared by us, lease rental income of ₹ 338 lakhs is considered in the year 2012-13 based on the revised position intimated by the VPT. Subject to above modification the estate income considered in the cost statement is ₹ 3905.54 lakhs in 2010-11, ₹ 3974.79 lakhs in 2011-12 and ₹ 4383.42 lakhs in the year 2012-13.

- (ix). Clause 2.5.1. of the revised tariff guidelines requires that the expenditure projections of the major ports / terminal operators should be in line with traffic adjusted for price fluctuations with reference to current movement of Wholesale Price Index (WPI) for all commodities as announced by the Government of India. Annual escalation of 3.76% is adopted for dealing with the tariff revision proposals considered during the year 2010-11. Annual escalation applied by the VPT for estimating most of cost items like power cost, fuel cost, repairs etc., are found to be within the permissible level and hence accepted without any modification. The annual escalation applied by the VPT with reference to salaries and wage cost is at 7% per annum. The annual escalation in respect of management and general overhead and the other expense pertaining to hire of tugs are also found to higher than the permissible level. The analysis in respect of these cost items and our observation and modification with reference to other items of expense are explained here under:

- (a). The estimate of salary and wage cost is estimated to increase by 7% per annum for the years 2010-11 to 2012-13 despite the port estimating the work strength to reduce by 1.5% in the each of first two years i.e. 2010-11 and 2011-12. The port has explained that increase in expenditure on account of salaries and wages is considered @ 7% per annum based on the past experience considering annual increment of 3% and increase in D.A. points of 4.10%. In our analysis, the annual escalation is restricted at the stated level of 3.76%.

The actual salary expenses for the year 2009-10 reportedly capture the impact arising out of the implementation of the wage revision of Class III and IV employees and officers except the impact of the cafeteria approach to the officer. The actual salaries and wages for the year 2009-10 is taken as the base to derive the average cost pe. employee. The salary and wage cost for the year 2010-11 is estimated allowing 3.76% escalation in

the average cost per employee and also adjusted for reduction proposed in the staff strength. The same approach is followed for estimating the salaries and wage cost of the subsequent years.

The port has not considered in the cost statement the effect of the cafeteria approach of allowances approved for Officers in the recent Pay Revision which was implemented by the port with effect from August 2010. The port has indicated the annual effect of the cafeteria approach at ₹ 720.81 lakhs for the years 2010-11 for eight months period from August 2010 to March 2011. For the subsequent years, effect for the full year is considered before allowing annual escalation of 3.76% per annum. Accordingly, the impact of cafeteria approach considered for the years 2011-12 and 2012-13 is ₹ 1121.87 lakhs and ₹ 1164.05 lakhs respectively.

- (b). The cost items 'other' under the head other expenses shows a steep increase from ₹ 174.19 lakhs reported in the year 2009-10 to ₹ 1980.37 lakhs in 2010-11, ₹ 2887.15 lakhs in 2011-12 and ₹ 2894.16 lakhs in 2012-13.

When sought clarification for steep increase in this item of expense, the port has clarified that it captures a provision of ₹ 1800 lakhs towards deployment of 2 Nos. private tugs on hire from August 2010 to augment the tug power for the increased shipping movements. The increase in this item of expense in the subsequent years 2011-12 and 2012-13 is also on the same account but the impact for the full year is considered. The port has forwarded a copy of the hiring contract dated 29 July 2010 awarded by the port to substantiate its estimates. As per the copy of the contract, the hire charges payable by VPT for two tugs is ₹ 1193.53 lakhs per annum. Fuel and oil @ 185 litres/ hour for the first tug and 200 litres / hour for the second tug for 20 hours a day are to be supplied by the port separately. Based on the above position and considering the unit cost of fuel at ₹ 39 per litre, the port has furnished detailed working estimating the cost of hiring the two tugs at ₹ 2289.62 lakhs per annum. The estimate furnished by the port is relied upon based on the documentary evidence produced by the port. For the year 2010-11, the cost is considered proportionately for eight months based on the position reported by the port that the tugs were deployed from August 2010. For the years 2011-12 and 2012-13, it is considered at the level estimated by the VPT subject to considering the annual escalation in the unit cost of fuel at 3.76% per annum. The annual escalation in other expenses other than cost of hire of tug is restricted to 3.76% per annum.

- (x). Repairs and maintenance cost is estimated by the port applying 3.76% on the actuals/ estimates of the respective previous years. Whilst the approach followed by the port may capture the repairs and maintenance cost in respect of the existing assets, the repairs and maintenance on the new additions proposed to the gross block is not considered by VPT. The port has proposed addition to the gross block of assets to the tune of ₹ 4930 lakhs in the year 2010-11, ₹ 30790 lakhs in 2011-12 and ₹ 55898 lakhs in the year 2012-13 which is modified and considered at ₹ 37678 lakhs in our analysis for reasons explained in the subsequent part of the analysis. The actual repairs and maintenance cost is around 3% of the gross block of assets for the past two years 2008-09 and 2009-10. Recognising that the additions proposed to gross block are new assets, in order to take care of incremental repairs and maintenance cost on the proposed assets to be created in this cycle, the repairs and maintenance cost is estimated at 1% on the civil assets and 2% of mechanical equipment and other assets with reference to the modified additions to gross block of assets considered in this analysis. For this purpose it is assumed that the asset will be deployed in the middle of the respective year and the repairs and maintenance for the new additions is estimated for six months period in the particular year when the addition is proposed. For the subsequent period, repair and maintenance is estimated for the full year.

- (xi). The estimation of management and general overhead for the years 2011-12 and 2012-13 is estimated to increase by 5.5% and 9.6% over the estimates of the previous year. In our analysis, the annual escalation is restricted to 3.76% per annum over the estimates of the respective previous years. As stated earlier, the impact of cafeteria approach with reference to the salaries of officers forming part of the management and general overhead is considered in our estimation for the years 2010-11 to 2012-13. The expenditure on staff quarters for the year 2011-12 is also modified restricting the annual escalation at 3.76%.
- (xii). The revised tariff guidelines require computation of depreciation on straight line method following the life norms adopted as per the Companies Act in case of major ports. As such, this Authority vide its tariff Order of May 2006 had advised VPT to estimate depreciation in line with Clause 2.7.1. of the tariff guidelines while it submits its tariff proposal during the next review of its Scale of Rates. The VPT has, however, computed the depreciation on assets based on straight-line method following the life norms prescribed by the Ministry of Shipping. The port has stated that the depreciation as per the Companies Act would be much higher than the depreciation provided by the port. The reasons cited by the port cannot be an excuse for not following the approach prescribed in the tariff guidelines of 2005. In this regard, it is relevant to note that some of the major ports like Mormugao Port Trust (MOPT), Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) calculate depreciation based on the Companies Act. The VPT is advised to follow the tariff guidelines for computing the depreciation while formulating its next tariff review / revision proposal. In the mean while this Authority accepts the computation of depreciation as furnished by the VPT for this tariff validity period. Incidentally, the other major port trusts such as Kolkata Port Trust, Cochin Port Trust, Chennai Port Trust have also computed depreciation based on straight-line method following the life norms prescribed by the Ministry of Shipping which has been accepted in the recent tariff Orders.
- (xiii). The Finance and Miscellaneous Income (FMI) excluding the interest income is estimated by VPT at ₹ 1158.74 lakhs in 2010-11, ₹ 1135.88 lakhs in 2011-12 and ₹ 1193.73 lakhs in 2012-13. The FMI estimated by VPT for the years 2010-11 to 2012-13 is found to be lower than the actuals reported in the past. The FMI income excluding the interest income as per the actuals reported in the annual accounts and the CHLD income is ₹ 1711.71 lakhs in 2007-08, ₹ 2063.35 lakhs in 2008-09 and ₹ 2929.07 lakhs in the year 2009-10. It is observed that the FMI income in the year 2009-10 shows an unusual sundry receipt ₹ 837.97 lakhs which is not reported in the previous year. If this item of one time receipt is excluded, the FMI income in the year 2009-10 will be ₹ 2091.12 lakhs. The average FMI income for the three years 2007-08 to 2009-10 is ₹ 1660.74 lakhs. The FMI income considered by the VPT for the years 2010-11 seems to be on the lower side with reference to the actuals reported for the past and port has not explained any reasons therefor. For the purpose of the analysis, the FMI income for the year 2010-11 to 2012-13 is considered at ₹ 1660.74 lakhs based on the past three years average FMI income.
- (xiv). The Finance and Miscellaneous Expenditure (FME) estimated by the VPT is ₹ 16387.66 lakhs, ₹ 16591.54 lakhs and ₹ 17464.94 lakhs for the years 2010-11 to 2012-13 respectively. For reasons stated by the port which is explained in the preceeding part of the analysis, the port has considered contribution to the pension fund as well as pension payments proposed to be made from the revenue account due to short fall in the pension fund balance. The FME estimated by the VPT is accepted subject to excluding the exgratia payment being one time expense estimated. Accordingly, the modified FME considered in the cost statements is ₹ 16205.30 lakhs, ₹ 16341.19 lakhs and ₹ 17139.94 lakhs for the years 2010-11 to 2012-13 respectively.
- (xv). (a). The VPT has proposed the additions to its gross block of assets for the years 2010-11 to 2012-13 to the tune of ₹ 49.30 crores, ₹ 307.90 crores and ₹ 558.98 crores respectively.

The status of various schemes/ projects undertaken/ proposed to be undertaken furnished by the VPT for the year 2010-11 shows that most of the projects are already completed or expected to be completed by October 2010.

With reference to additions to the gross block proposed during the year 2011-12 and 2012-13, the VPT has indicated the updated completion date for the major projects which is summarised below:

2011-12- Projects	Expected date of completion and the updated status in brief	Estimated cost (₹ in crores)
Second stage Deepening and widening of inner harbour entrance channel and turning circle draft from 11 mtrs. to 12.5 mtrs.	March 2011	70.00
Replacement of tractor tug Swarna and Natravathi	Delivery of tugs by April 2011 and July, 2011	83.20
Improvement and development of port roads	30 schemes of 34 completed. Remaining 4 schemes to be completed by April 2011	40.00
Improvement and development of port railway system	March, 2011	35.00
Environmental upgradation schemes	15 of 29 schemes completed. For remaining schemes, work in progress and expected to be completed by September 2011	38.00
Strengthening of East Quay Berths EQ5, EQ6, WQ1 to WQ3 to cater to 12.5m draft vessels.	EQ5 and WQ1 berths are completed. Other berths to be completed by September 2011	35.20
<b>Total for 2011-12</b>		<b>301.40</b>
<b>2012-13 Projects</b>		
Third stage deepening and widening of inner harbour entrance channel and turning circle draft from 12.5 mtrs. to 14 mtrs.	In principle approval of Ministry received on 21.6.2010, EFC sent for approval of competent authority. Completion - June, 2012	244
Modernisation of (OHC) - Replacement of Stacker etc.,	September 2012	45.00
Procurement of Bucket wheel reclaimer	Fresh Tender to be invited. Completion March, 2012	16.41
Strengthening of EQ7, WQ4, and WQ5 berths to cater 12.5 m draft vessels.	To be taken up after completed of strengthening of 5 berths as Phase -I. Completion - March, 2012	18.00
Construction of WQ1 return end and WQ8 return end., Dev. of SL canal, Widening of EQ5 and EQ6 berths.	Scheme yet to be taken Completion - April 2012	33.37
Improvement of power supply system.	March, 2012	10.00
Information technology project.	March, 2012	10.00
Reconstruction of OR1 and OR2 berths to cater to 12.5 mtrs. in the Inner Harbour of VPT.	Draft technical feasibility for strengthening berth to 12.5 mtrs. received from IPA which is under examination. Completion - March, 2013	182.20
<b>Total for 2012-13</b>		<b>558.98</b>

Based on the status of the capex indicated by the port, the additions proposed to the gross block in the year 2010-11, 2011-12 and 2012-13 is accepted subject to moderation in the additions proposed to the gross block in the year 2012-13. The draft technical feasibility of the project relating to reconstruction of OR1 and OR2 is under the examination stage and the port envisages to complete this project in the fag end of this tariff cycle i.e. March 2013. Since the benefit of the proposed capital additions may not be reaped in the current tariff cycle, it is not found appropriate to burden the users with this capex in this tariff cycle. Hence the estimated capex of ₹ 182.20 crores relating to reconstruction of OR1 and OR2 is excluded from the additions proposed to the gross block in the year

2012-13. Consequent effect on the estimation of depreciation is considered. In case the reconstructed berth OR1 and OR2 is completed by VPT ahead of schedule and is made available to users for major part of the year 2012-13, the port may approach this Authority for ahead of schedule review.

- (b). The cost statement prepared by the VPT considers the capital expenditure relating to third stage deepening at ₹ 2.44 crores instead of estimated expense of ₹ 244 crores. The typographical error pointed out by the VPT in its proposal is corrected. The estimation of depreciation is also suitably modified to that extent.
- (c). The port has proposed various capital expenditure projects in the years 2011-12 and 2012-13. It is notable that 50% of the revenue share receivable from existing BOT operators Visakha Container Terminal Private Limited (VCTPL) and Vizag Seaport Private Limited (VSPL) and from the new BOT operators are transferred to the Escrow Account and the balance to the tune of ₹ 4014.35 lakhs are available in the escrow fund to meet the capex relating to the port infrastructure development. The port has proposed to assign ₹ 132.35 lakhs from the Escrow Account in the year 2010-11 to meet part of the capex relating to strengthening of R&D yard and ₹ 200.40 lakhs in the year 2011-12 for improvement in port roads. As stated earlier, capex to the tune of ₹ 141 lakhs, ₹ 243.67 lakhs and ₹ 294.91 lakhs during the years 2010-11 to 2012-13 respectively are considered to be met from the revenue share receipts transferred to Escrow Account during the years 2005-06 to 2008-09. The port has claimed return even on the capex proposed to be met from the Escrow account. In line with the stipulation in the tariff guidelines, the port is not entitled to claim return on assets proposed to be funded from Escrow Account. The position in respect to the Capital Employed considered by us in the cost statement for the purpose of allowing is given in the following table for the purpose of allowing return:

(₹ in lakhs)				
Sr. No.	Particulars	2010-11 (Estimates)	2011-12 (Estimates)	2012-13 (Estimates)
A.	Capital Employed at the end of the year	73374.01	99535.89	131835.94
B.	Utilisations from Escrow A/c			
(i).	Assets funded from Escrow A/c. during the year	238.76	243.67	294.91
(ii).	Cumulative utilisation	238.76	482.43	777.34
(iii).	Less Depreciation during the year	5.69	12.80	15.75
(iv).	Cumulative depreciation	0.98	6.67	19.47
(v).	Written Down Value of assets funded from Escrow A/c. (ii) - (iv)	232.09	462.96	742.12
C.	Balance capital employed qualifying for return [A-B (v)]	73141.93	99072.93	131093.82

- (d). The port has furnished the break up of business assets, business related assets and social obligation assets which is relied upon. Consequent to modification in the estimation of capital employed, the classification of assets into three categories also stands modified maintaining the ratio followed by the port.
- (e). The working capital estimated by the VPT does not follow the norms prescribed in the guidelines. Further, the port has not excluded current liability from the estimation of current asset while estimating the working

capital. Estimation of current assets following the norms prescribed in the tariff guidelines of 2005 and taking into account the current liability at 2009-10 actuals, the working capital of VPT becomes negative. As a result no working capital has been considered in the cost statements.

- (f). The designed capacity is assessed by the port is 628.30 lakhs tonnes, 760.70 lakh tonnes and 1087.70 lakhs tonnes for the three years 2010-11 to 2012-13. The designed capacity of the port includes the capacity of the private terminal operators also. The traffic projections considered are 578.67 lakh tonnes, 615 lakh tonnes and 685.60 lakhs tones for the said three years and the BOT traffic is estimated at 83 lakh tonnes, 86 lakh tonnes and 87.90 lakh tonnes. Since the designed capacity excluding the capacity of BOT berth is not available the exact capacity utilisation cannot be determined. Nevertheless, even at the estimated traffic, the capacity utilisation of the port exceeds 60%. Hence the VPT is entitled for full return on capital employed. The port has computed the Return on capital employed at 16% for the entire capital employed. The rate of return fixed for the year 2010-11 is 16% for business assets and 8.4% for business-related assets hence the maximum permissible return of 16% for business assets and 8.40% for business related assets are considered for all the years 2010-11 to 2012-13. No return is allowed on social obligation assets as per the tariff guidelines.
- (xvi). The cost statement for estate activity discloses a deficit position. This Authority has always held that port estate should be optimally and commercially exploited so that estate revenue can supplement the port's core functioning. The lease rent of the land belonging to the VPT was last approved by this Authority vide Order No.TAMP/41/2005-VPT on 22 April 2008 for the quinquennium 1998-2003 and 2003-2008 following the Government guidelines on land policy issued in March 2004. The lease rent approved by this Authority is due for revision but the port has not yet filed any proposal for revision of lease rental in line with the guidelines of the Government on land policy of major ports. The port has been alerted on several occasions that the lease rental is due for revision. The port is again advised to file the proposal for revision of estate following the government guidelines in this regard so that this activity can be self sufficient.
- The revision of railway charges does not fall under the jurisdiction of this Authority. To recoup the deficit in railway activity, port has stated that suitable proposals are being filed before Railway Board. Though the consolidated cost statement shows the cost position for the port as a whole, for taking the final decision for tariff revision, cost position excluding the estate and railway activity are considered. It is notable that even during the last tariff revision the cost position relating the cargo handling activity and the port and dock facility were only recognised for determining the tariff increase to be allowed.
- (xvii). A surplus of ₹ 6755.44 lakhs has been assessed for the year 2009-10 is already available as explained in paragraph 19(vi).

By the time this Order is implemented the year 2010-11 would also draw to an end. The cost statement reflects a deficit of ₹ 900.33 lakhs for the year 2010-11. The deficit is mainly attributable to the deficit in the railway activity and estate activity. If the deficit of ₹ 3877.02 lakhs in the railway activity and ₹ 242.00 lakhs deficit in the estate activity are excluded, the year 2010-11 reflects a net surplus to the tune of ₹ 3218.69 lakhs.

The entire aggregate surplus of 2009-10 and 2010-11 to the tune of ₹ 9974.13 lakhs are considered for adjustment over the years 2011-12 and 2012-13 in equal installments in line with the decision of this Authority in the Order dated 31 March 2010.



- (xviii). The consolidated cost statement and main activity-wise cost statements for the years 2011-12 and 2012-13 have been modified in line with the analysis. The modified cost statements are attached as Annex - I (a) to (f). The summarised position of the results disclosed by the financial/cost statements are tabulated below:

Particulars	Operating Income (₹ in lakhs)			Net Surplus(+)/ Deficit(-) (₹ in lakhs)			Net Surplus(+)/ Deficit(-) as a % of operating income		Average Surplus/ Deficit %
	2011-12	2012-13	Total for 2011-12 and 2012-13	2011-12	2012-13	Total	2011-12	2012-13	
(i). Port as a whole	70155.60	76163.67	146319.16	477.20	(-11736.71)	(-11259)	0.68%	(-12.28%)	(-10.80%)
(ii). Cargo handling activity	32730.30	38224.77	70955.07	11827.03	15404.61	27231.64	36.13%	40.30%	38.22%
(a). POL activity **	11499.60	12041.60	23541.20	8602.81	8858.51	17461.32	74.81%	73.57%	74.19%
(iii). Port & Dock	23269.62	22523.47	45793.09	(-8648.25)	(-12813.54)	(-19461.79)	(-29%)	(-57%)	(-42.73%)
(iv). Railway	10180.88	11031.91	21212.81	(-4485.34)	(-4056.73)	(-8542.07)	(-44.06%)	(-36.77%)	(-40.41%)
(v). Estate	3974.70	4383.42	8358.20	(-215.25)	(-271.05)	(-486.30)	(-5.4%)	(-6.2%)	(-5.81%)
(vi). Port as a whole excluding railways and estate	55999.92	60746.24	116746.16	5178.78	2591.07	7769.86	9.26%	4.37%	6.76%

\*\* The surplus reflected in the POL activity is before adjustment of the past surplus assessed for the years 2009-10 and 2010-11. The adjustment of past period surplus is considered in the cargo handling activity and the Port and Dock activity.

- (a). It is evident from the table above that the port as a whole excluding the estate and railway activity show an average surplus of 6.76%. The cargo handling activity shows an aggregate surplus of ₹ 27232 lakhs for the two years 2011-12 and 2012-13 which cross subsidises the deficit in the vessel related activity and leaves a surplus pf ₹ 7769.86 lakhs.
- (b). The VPT has also proposed to increase the wharfage rate for mechanised handling of iron ore and iron ore pellets by 15% and 16% respectively and for iron ore and iron ore pellets handled by conventional means the increase proposed is 82% and 94% respectively. In view of the overall surplus in the cargo handling activity, there is no case for allowing any tariff increase proposed by the port in the cargo handling activity.
- (c). The port has proposed to reduce the wharfage rate for crude and POL products from existing ₹ 57.50 per kl (₹ 67.74 per tonne) to ₹ 39 per tonne for crude and ₹ 49 per tonne for POL products.

As stated earlier, the port is already offering concession in the wharfage rate of crude to HPCL at the proposed level since April 2007 as per the agreement entered by the port with the HPCL. The proposal now is to prescribe the reduced rate in its Scale of Rates. In view of the surplus in the POL activity and considering the submissions made by the VPT that proposed reduction is to avert diversion of crude traffic to other ports, the reduction proposed in wharfage rate for crude and POL products is approved.

The port has stated that it has entered into a Memorandum of Understanding (MOU) in March 2008 and another MOU dated 18 November 2010 with the HPCL for setting up of an SPM and for offering concessional wharfage rate for crude at ₹ 39 per tonne at port berths at ₹ 17 per tonne at SPM. The port has furnished the impact of reduced wharfage rate.

The wharfage rate for crude at SPM at ₹ 17 per tonne is a mutually agreed rate between the port and the HPCL. Though the port has furnished the impact thereof it has not proposed a separate rate in this regard in the Scale of Rates, but agreed for prescription of separate rate for SPM in its Scale of Rates. The mutually agreed wharfage rate for the crude handled at SPM at ₹ 17 per tonne is included in the Scale of Rates. The port has stated that it proposes to levy the vessel related charges for the SPM operations as prescribed in the Scale of Rates of the VPT. The MOU gives the list of vessel related charges mutually agreed by the port

and HPCL. The port dues, pilotage, tug hire charge stated in the MOU are as prescribed in the existing Scale of Rates of VPT. The MOU clearly states that vessel related charges are subject to revision in tariff by TAMP from time to time. The charges for mooring, unmooring, allowance for refreshments and crew charges for on board stay of pilot stated in the MOU are, however, not found to be prescribed in the existing Scale of Rates of the VPT. Nor the port has sought approval of these tariff items in the current tariff revision exercise. The tariff to be collected by the port trusts needs prior sanction of this Authority. The VPT is, therefore, advised to file a separate proposal to the extent the tariff items for SPM are not prescribed in its existing Scale of Rates along with the financial impact.

The MOU states that the SPM facility will be commissioned in March 2012 but the VPT vide fax dated 9 February 2011 has stated that the SPM is expected to be commissioned in the last quarter of 2010-11 and the SPM facility is already installed by the HPCL. Relying on the position reported by the VPT and recognising that the tariff to be approved will have prospective effect, the impact of the reduced wharfage rate for SPM is considered for the years 2011-12 and 2012-13.

While furnishing the impact of reduction proposed in the wharfage rate, the port has assumed that crude traffic to be handled by HPCL for the years 2011-12 and 2012-13 at 9.5 MTPA with the SPM option and as per agreement entered with HPCL the ratio of crude oil handling at SPM and OSTT is expected to be in the ratio of 70:30. The same is relied upon and considered in the analysis for determining the revenue impact of the proposed modification in the Scale of Rates.

The impact of reduction proposed in the wharfage rate for crude and POL products and separate wharfage rate for SPM for the years 2011-12 and 2012-13 is tabulated hereunder:

Particulars	Existing wharfage rate (₹ per tonne)	Proposed wharfage rate (₹ per tonne)	Difference in the rate (₹ per tonne)	Traffic 2011-12	Traffic 2012-13	Reduction in the revenue for the years 2011-12 and 2012-13 (₹ in lakhs)
1. Crude at port berth (30% of 9.5 MTPA)	67.74 *	39.00	-28.74	28.50	28.50	(-)1638.18
2. Crude at SPM (70% of 9.5 MTPA)	67.74	10.00	-50.74	66.50	66.50	(-)6748.42
3. POL products	57.50 per KL	43.00 per KL	-8.50	94.77 lakhs litres	104.13 Lakh litres	(-)1690.65
Total						(-)10077.25

\* Existing Scale of Rates prescribes wharfage rate at 57.50 per KL. The port has converted into ₹ 67.74 per tonne.

The impact of the proposed reduction in the wharfage rate of crude and POL products and separate wharfage rate for SPM is estimated to be ₹ 100.77 crores for the two years 2011-12 and 2012-13

It has to be recognised that the POL handling activity reflects a surplus of ₹ 174.61 crores for the years 2011-12 and 2012-13 even before adjustment of the surplus pertaining to the past period. Reduction in the wharfage rate now proposed by the VPT is to be seen as reduction in the flow of cross subsidy from POL which was hitherto enjoyed by the vessel related activity. It is notable that even after effecting the reduction proposed in the wharfage rate in the POL activity, it still will provide surplus funds to cross subsidise the other activity.

After considering the effect of reduction in the wharfage rate for crude and POL estimated to the tune of ₹ 10077.25 lakhs from the aggregate surplus assessed at ₹ 7769.86 lakhs, the port will be in an overall deficit to the tune of ₹ 2307.39 lakhs. This deficit is allowed to be bridged by granting an across-the-board increase of 5% in the vessel related tariff after rationalisation.

The port has attempted to rationalise the vessel related charges to comply with the provision of the tariff guidelines. There has been strong objections from the users / user associations on the rationalised tariff initially proposed by the port as it had significant impact on certain categories of vessels. Subsequently, on our request and in view of the objections raised by the port users, the port has attempted to smoothen the impact of rationalisation on the tariff. The port at our request has furnished a working of rationalised tariff at the neutral revenue position for port dues, pilotage and berth hire. The tariff increase of 5% is allowed on the rationalised vessel related tariff at the neutral revenue position furnished by the VPT which is explained hereunder:

(a). Port dues :

The existing Scale of Rates prescribes different rates of port dues for different categories of vessels. The port has proposed a single rate for all the category of vessels at US\$ 0.262 per GRT for foreign going vessel. Recognising that the port dues is an entry fee, it is justified to prescribe a uniform rate irrespective of vessel category. The proposal of the port for prescription of uniform port dues is, therefore, accepted.

At the port dues originally proposed by the port, the increase for iron ore vessels mechanical handling was found to be 47%, 20% increase for POL vessel entering inner harbour and 4% increase for the residual category of vessels. Subsequently, the port has arrived at neutral revenue position with rationalised port dues which is modified by us to update the exchange rate and 5% hike is allowed thereof. The rationalised rate with 5% increase will result in 43% increase in case of iron ore vessels by mechanical handling which has been enjoying the lowest port dues so far and 16.73% increase in case of POL vessel entering inner harbour. For POL vessels entering the outer harbour there will be 3% reduction and around 2% increase for the residual category of vessels.

Though the impact of rationalised port dues is found to be higher for iron ore vessels, they get some relief in pilotage fee by around 16% to 18% reduction from the existing Scale of Rates which is explained in the subsequent paragraph.

(b). Pilotage fee:

As per the tariff guidelines of 2005, the pilotage fee need to be prescribed in three tier slabs with sliding rates for incremental GRT. The pilotage fee for the second slab i.e. 30,000 to 60,000 has to be prescribed at 80% of the first slab and for the third slab above 60,000 GRT it has to be prescribed at 70% of the first slab.

The existing Scale of Rates of the VPT prescribes different rates of pilotage fee for different categories of vessels and there are three slabs viz. upto 10,000 GRT, 10,000 to 30,000 GRT and above 30,000 GRT in respect of POL and residual category of vessel and two slabs viz. upto 40,000 GRT and above 40,000 GRT for iron ore vessel. In the rationalisation exercise carried out, the port has proposed uniform pilotage fee for all categories

of vessels by doing away with existing separate pilotage fee for different categories of vessels. The pilotage structure proposed by the VPT in three slabs is in compliance with the stipulation in the tariff guidelines of 2005.

At the rates proposed by the port, it is observed that for the POL vessels the increase in the pilotage fee is in the range of 66% and 74% for vessels upto 10,000 GRT and 10,000 to 30,000 GRT vessels respectively. For the residual category, the increase is in the range of 58% and 51% for these vessel sizes. For vessels above 30000 GRT there is 8% and 16% reduction in POL and residual categories of vessels. For iron ore vessels it leads to 7% to 17% reduction from the existing rates.

The port has furnished the rationalised tariff at neutral revenue position. The statement furnished by the VPT is updated with the exchange rate of 1 US\$ = ₹ 45.77 considered in this analysis and 5% increase thereon is allowed. At the rationalised tariff with 5% hike, the increase will be 32% to 38% in case of residual category of vessels and 52% and 46% increase in case of POL vessels for the first two slabs and 6% and 13% reduction in the last slab i.e. vessel above 30,000 GRT. In case of iron ore vessels, it will result in 16% to 18% reduction for different vessel size.

It has to be recognised that as per the guidelines sliding rates have to be prescribed for pilotage fee with increase in the GRT slab of vessels. Whereas in the existing Scale of Rates it is the reverse position in case of the POL vessels and the residual category of vessels where the pilotage fee increases with increase in the vessel size. In view of the above disparity in the existing Scale of Rates, rationalization in the pilotage fee and maintaining the differential in the pilotage fee for higher GRT vessels as per the provision prescribed in the tariff guidelines inevitably results in steep increase in some of the categories of vessels though the increase allowed is 5% in the overall revenue of the of port from vessel related tariff items.

(c). Berth Hire Charges:

The existing Scale of Rates of the VPT prescribes different berth hire charges for different categories of vessels. The existing berth hire is prescribed in three slabs for POL and residual category of vessels and two slabs in case of iron ore vessels.

As per the tariff guidelines of 2005, single rate of berth hire should be prescribed. The VPT had earlier proposed single rate of berth hire as against existing two/ three slabs. As the single berth hire rate proposed by the port resulted in steep increase, the users / users/ user associations had raised strong objections. The VPT was therefore advised to consider rationalisation in a gradual manner order to smoothen the tariff burden arising from the proposed rationalization.

The VPT acceding to the request made by users/ user associations has vide its letter dated 24 November 2010 attempted to smoothen the impact by proposing berth hire in two slabs i.e. vessels upto 30000 GRT and vessels above 30000 GRT in case of POL and residual category of vessels and for iron ore vessels the slab is upto 42000 GRT and above 42000 GRT based on the existing slab prescribed on DWT basis. At the revised rates proposed by the port in two slabs there was 179% increase in the berth hire for iron ore vessels of 70000 DWT and above and 114% increase in iron vessels below 70000 DWT. The increase

in POL vessels and residual category of vessels is found to be in the range of 150% to 212% for vessels in the slabs 10,000 to 30,000 GRT and above 30,000 GRT and 17% to 46% increase for vessels upto 10,000 GRT.

The port has subsequently on our request furnished the rationalised tariff at neutral revenue position in case of berth hire also wherein the impact of rationalisation is further smoothened by the port. The statement furnished by the VPT is updated with the exchange rate of 1 US\$ = ₹ 45.77 considered in this analysis and 5% increase thereon is allowed.

At the rationalised tariff with 5% hike, the increase in case of iron ore vessels will be 18.51% for vessels above 42000 GRT and there will be 9.30% reduction for iron ore vessels below 42000 GRT.

In case of POL vessels, the existing vessels below 10000 GRT will enjoy 47% reduction. There will be 22% increase in one of the predominant categories of POL vessel size in the range of 10000 to 30000 GRT and 4.5% reduction for another predominant category of POL vessels above 30000 GRT.

In the case of residual category of vessel, the port has continued to prescribe berth hire for crane berths and non crane berth separately as per the existing system in vogue. Rationalised tariff at revenue neutral position furnished by the port with 5% increase thereon will lead to reduction of 38% and 50% in the berth hire charge for residual category of vessels upto 10000 GRT at crane and non-crane berths respectively. For vessels in the existing second slab of the size 10000 to 30000, there will be 32% increase at crane berth and 7% increase in non crane berths. For vessels in the existing slab above 30000 GRT, the increase will be 6% at crane berths and 15% reduction in non crane berths.

- (xix). This Authority in the last tariff Order had assessed the Pension Fund position based on the actuarial valuation as on 31 March 2005. The port has furnished the actuarial valuation of Pension Fund as on 31 March 2010. It is notable that this Authority in the last tariff Order had ordered to transfer ₹ 143 crores to augment the Pension fund based on the surplus assessed for the period upto 2005-06. Further, the surplus estimated to the tune of ₹ 202 crores based on the estimates of 2006-07 to 2008-09 were also ordered to be transferred to Pension Fund to augment the balance. The proposal of the VPT does not show that the port has transferred ₹ 143 crores revenue surplus assessed for the past period upto 2005-06 and the revenue surplus pertaining to the period 2006-07 to 2008-09 except ₹ 80.70 crores reportedly transferred in 2007-08 to augment the pension fund. As explained in the preceding part of the analysis, the actual surplus assessed for the years 2006-07 to 2008-09 is to the tune of ₹ 276.01 crores. Considering the effect ₹ 80.70 crores transferred by the port in the year 2007-08, the balance revenue surplus available is ₹ 195.31 crores which is transferred to the Pension fund in line with the decision followed in the last Order with reference to the estimated position. Accordingly, the pension fund position is explained below:

(₹ in crores)

(a).	Pension fund liability as per the actuarial valuation as on 31 March 2010	1338.06
(b).	Balance in the Pension fund as on 31 March 2010	812.23
(c).	Shortfall in Pension Fund (a-b)	525.83
(d).	Surplus for the past period from last general revision Order till 2005-06 ordered to be transferred in the 2006 Order	143.00
(e).	Actual Surplus for the years 2006-07 to 2008-09 transferred to augment the pension fund	195.31
(f).	Short fall in the Pension fund (c-d-e) which can be met from the interest on the fund balance likely to accrue in the next three years	187.52

The Port is advised to transfer ₹ 143 crores being the surplus assessed in the last Order and ₹ 195.31 crores being the actuals surplus assessed for the years 2006-07 to 2008-09 and furnish its compliance report within three months. The remaining shortfall of ₹ 187.52 crores can be met from interest likely to accrue on the pension fund balance.

- (xx). The penal interest on delayed payments by the user and refunds by the port has been proposed by the port at 14.50%. In line with clause 2.18.2. of the tariff guidelines, the interest on delayed payments will be 2% above the Prime Lending Rate of the State Bank of India. The prevailing Prime Lending Rate of State Bank of India is reported at 12.75%. Accordingly, the rate of penal interest is modified to 14.75%.
- (xxi). The reduced gross tonnage as per International Tonnage Certificate is applicable for levy of port dues in case of oil tanker as per existing Scale of Rates. The port has proposed to apply this in case of LPG tankers with segregated ballast tank. When sought clarification for the proposed modification, the port has clarified that definition of POL is stated to mean Petroleum, Oil and Lubricants and for the purpose of levy of vessel related charges alone it will include LPG Vessels also. Citing this as a reason, the port has proposed to apply the reduced gross tonnage as per International Tonnage Certificate in case of LPG vessels also.

Levy of port dues on oil tankers with segregated ballast tank on reduced gross tonnage is as per the circular issued by the DG Shipping which was uniformly prescribed for all major Port Trusts vide our Order dated 15 March 2000. The references received from various fronts to extend this provision to chemical tankers etc., were referred to the DG shipping who vide their letter dated 7 November 2003 have clarified that concession in port dues is only for oil tankers with segregated ballast tank. That being so, the modification proposed by the port which is not found to be in line with clause 6.3. of the tariff guidelines 2005 is not accepted.

- (xxii). The provision proposed at note 2 (iii) relating to the criteria for conversion of foreign going vessels to a coastal vessel and the rate applicable thereto is not found to be in line with the provisions approved vide Order No.TAMP/2/1997-MPT dated 2 June 1998 for common adoption of all major ports. The existing provision prescribed in the Scale of Rates of the VPT is proposed to continue.
- (xxiii). The port has proposed a note at sl. no. 5(vii) that the vessels which are not meant of cargo transportation such as Dredgers, Floating cranes, Tugs, Survey Vessels, Bunker barges, Water barges, Offshore supply vessels and other crafts etc. operating in the ports for carrying out various miscellaneous activities shall not be treated as coastal vessels, despite having licence issued by the competent authorities for the purpose of applying the provisions relating to coastal concessions.

The port has explained that the spirit of extending concession to the coastal vessels and coastal movement of cargoes is to encourage coastal traffic. Since the vessels covered under this clause do not involve in coastal movement of cargoes and are engaged in miscellaneous activities other than cargo handling, the note is proposed not to give any concessions of coastal tariff to the crafts which are not involved in any coastal handling at this port. The concessional tariff for coastal vessel and coastal cargo flows from the policy decision of the Government. The policy decision of the Government has to be applied uniformly at all the ports and hence there cannot be an exceptional treatment in the case of the VPT.

The coastal concession policy of the Government states that the status of a vessel as borne out by its certification is the relevant factor for deciding whether the vessel is 'foreign-going' or 'coastal' (clause 6.2. of the tariff guidelines 2005). Hence a vessel having valid coastal license issued by the competent authority is entitled for coastal concession as per the policy of the Government.

(xxiv). In the revised draft SOR, the VPT has not proposed separate rates for coastal vessels but has proposed to introduce a note that for coastal vessel, 60% of the notified rates (i.e. for foreign-going vessel) shall be levied. When advised the port to propose separate concessional rate applicable for coastal vessels instead of the general note proposed by the port, it has stated that the equivalent concessional rates for coastal rates is required to be worked out by TAMP at the exchange rates prevailing at the time of finalizing this analysis and hence a general note is proposed in the Scale of Rates. Though port has not prescribed separate concessional rate for coastal vessel in the proposed Scale of Rates while furnishing the working for rationalised vessel related tariff, the concessional tariff in the vessel related charges for coastal vessel is worked out by the VPT considering an exchange rate of ₹ 46.26 for the purpose of conversion of dollar denominated rate into rupee terms. Clause 6.1.2. of the tariff guidelines does not recommend restatement of coastal rates with reference to the prevailing exchange rate at the time of general revision of Scale of Rates. It may be relevant to mention that the exchange rate considered at the time of last general revision of Scale of Rates of VPT was ₹ 44.55 which is lower than the prevailing exchange rate of 1 US \$ = ₹ 45.77 at the time of analysis of this case. The revised vessel related tariff for coastal vessels are calculated with reference to the modified rationalised tariff vessel related tariff prescribed for foreign going vessel and for this purposed the exchange rate is not restated.

(xxv). The port has proposed minimum pilotage fee at US\$ 1285. In the existing Scale of Rates, the minimum pilotage fee prescribed is US\$ 212.40 for POL vessels and US\$ 468.45 in case of residual category of vessels. As already explained earlier the port has done away with separate pilotage fee for different categories of vessel and moved to uniform pilotage fee.

The VPT has clarified that 68 vessels of less than 3000 GRT visited VPT during 2009-10. Assuming that only one tug and one pilot are deployed and a minimum of 2 hours is required for each of inward and outward pilotage operation, the minimum direct cost to be incurred would be around ₹ 59868/- without considering any management and general overheads. The VPT has furnished detailed break up in this regard. It is notable that as per the revised pilotage fee prescribed in the Scale of Rates, the pilotage fee for vessel of 3,000 GRT works out to US \$ 1364. That being so and based on the clarification furnished by the VPT, the proposed minimum pilotage fee at US\$ 1285 is prescribed in its Scale of Rates.

(xxvi). The existing SOR prescribes separate shifting charge for POL vessels for movement within inner harbour / outer harbour and from inner harbour to outer harbour etc. and the unit of levy is prescribed on per shifting basis. As against the existing position, the port has proposed uniform shifting charge for all categories of vessels. It has clarified that shifting charges for vessels other than POL vessels are prescribed at 40% of applicable Pilotage fee in existing SOR and the same approach is followed while arriving at the proposed shifting charges. Based on the clarification furnished by the VPT, the shifting charges is prescribed in absolute terms following the approach followed by the VPT on the revised pilotage fee.

(xxvii). The port has proposed to introduce 10% extra levy on notified rates for carrying out pilotage and shipping movement of vessels not involved for cargo transportation but for other commercial activities such as drilling rigs, survey etc., not connected to port operations and carried out for other organisation like ship yard etc. The port has clarified that the pilotage operations and movements for the vessels involved in carrying drilling rigs, survey activities and movements for shipyard operations are taking much higher time than that of normal operations of vessels carrying cargoes as per the statistics available and the extra levy proposed is to compensate the additional costs involved for more operational time. Levy of pilotage fee is with reference to GRT of the vessel. The port has not furnished any cost calculation to justify the incremental levy proposed to these categories of vessels. Hence the proposed note is not approved.

- (xxviii). (a). In the last tariff Order, this Authority had held that it would be appropriate to set the principles for fixation of output norms explicitly in the Scale of Rates in order to have transparency in the matter for levy of additional berth hire for over stayal of the vessel at the berth on account of low productivity and had advised the VPT to formulate a suitable proposal prescribing the principles for fixation of output norms in consultation with the users by 30 September 2006. Till such principles are prescribed, in the last Order a note under schedule 2.3.3. (1) (i) was prescribed allowing a Committee comprising of port officials and representative of trades to decide on the method of calculation of loading/ unloading norms for applying the penal berth hire provision for under performance.

The port has in the tariff proposal proposed to delete the existing note 2.3.3. (1) (i) and (ii) for levy of penal berth hire for under performance. When sought clarification, the port has clarified that the existing provision is done away with at the request of the trade and it is totally a policy decision taken by the VPT. Relying on the position reported by the port and recognising that none of the users / user association have made any objection on the deletion of the existing clause the proposal of the port for deletion of existing note 2.3.3. (1) (i) and (ii) is accepted.

The existing provisions at 2.3.3. (1) (iii) and (iv) relate to levy of penal berth hire equivalent to berth hire in case of mechanical loading of iron ore/ pellets when there is no loading on account of ship/ shippers failure for reasons cited in the Scale of Rates. These provisions will continue as per the proposal of the port.

- (b). The existing Scale of Rates provides for levy of penal berth hire equivalent to berth hire charge in case of overstayal of the vessels beyond the stipulated period provided there is demand for the berth and a notice is served by the VPT 10 hours in advance of completion of discharge/ shipment operators at Schedule 2.3.3. (2) (i).

With reference to the said note, for the reasons cited by the port that the existing provision of levying penal berth hire is not adequate to act as a deterrent for overstayal of vessel, this Authority vide Order No.TAMP/31/2008-VPT dated 12 February 2009 had approved a provision that if the overstayal of vessel exceeds beyond 15 days even after levying Penal Berth Hire prescribed under 2.3.3 (2) (i), then Penal Berth Hire equivalent to 5 times of the normal Berth Hire for such excess period shall be levied in addition to the normal Berth Hire Charges.

The port has requested to modify the said note and apply the approved provision with reference to note 2.3.3 (a) (ii) in the proposed Scale of Rates which deals with levy of penal berth hire attributable to ship/ shippers failure to load iron ore at mechanised handling system. The logic for applying the condition approved for levy of penal berth hire for overstayal of vessel beyond 15 days to the ship / shippers failure to load iron / iron pellets for specific reasons cited in the Scale of Rates is not explained by the port in the proposal. Hence status quo is maintained in this regard. The existing note prescribed in Schedule 2.3.3. (2) (i) which is proposed to be deleted by the VPT is retained and the provision approved by this Authority in the Order dated 12 February 2009 is prescribed as note (iii) under Schedule 2.3.3. (2).

- (xxix). (a). The port has proposed to introduce a note at sl. no.9 under Schedule 2.3.4 for levying 50% of non-crane berth hire for 'transhipment' (which is subsequently modified by the port as 'uptopping')/ lighterage operations in any berths in outer harbour.
- (b). The port has also proposed a note at Sl. No.10 to grant 33% rebate in the berth hire charge for work boats under Visakha Craft Rules.



- (c). As regards (a) above, the port has explained that the existing Scale of Rates under Schedule 2.3.2 prescribes 50% of the berth hire for iron ore vessels (mechanical handling), POL vessels and residual category of vessels berthed at Hindustan Shipyard jetty, dredger lay by jetty, any jetty or moorings in port waters or vessels berthed alongside another vessel at berth/ moorings/ jetty. The port has explained that the newly proposed provision at note 9 is to be seen as an extension of the said existing provision only which is originally applicable to certain categories of Moorings / Jetties and vessels berthed along side berths / moorings, which is proposed to be extended to all other berths in outer harbour other than the moorings for carrying lighterage / up topping operation through barges.

As regards (b) above, the port has clarified that the proposed rebate is only for work boats and not for certain other vessels/crafts operating in port waters like water barges, oil barges providing services to vessels under license issued by VPT.

- (d). The existing provision for levy of 50% of berth hire is applicable to vessels berthed at jetty, mooring or along side berthing at berth/ mooring/ jetty. From the reply furnished by VPT no correlation can be drawn as to how the existing provision of levying 50% berth hire at mooring / jetties can be extended to vessels availing berthing facilities at any other berths other than moorings and jetty.

As regards the second note it is also not clear how the cost structure for work boats differ from the cost of services offered to other vessel/ craft licensed by the port. It is not understood why the work boats should be differentiated from other vessel / craft for the purpose of levy of berth hire. The explanation furnished by the ports are not found to be satisfactory. The notes proposed at sl.no.9 and 10 are, therefore, not approved. In any case, the rates approved by this Authority are ceiling rate and port trusts may if they so desire apply reduced rate based on their commercial consideration.

- (xxx). This Authority while approving the last general revision Order had specifically advised the VPT to propose a more rationalised roadstead charges taking into consideration the proximity to harbour, depth available etc., without linking it to the berth hire. The port has proposed to continue with the existing charges and has agreed to review this item on receipt of any specific request from the users.
- (xxxi). The port has proposed to reduce the charges for ship to shore transfer for transshipment/ lighterage of crude /POL products at anchorage from existing ₹ 20 per tonne to ₹ 16.50 per tonne for crude transhipped from mother tanker. When advised the port to furnish the financial implication of the proposed reduction in the rates, it has clarified that the financial impact on reduction of wharfage charges on POL products and Crude Oil factors the impact of this item.
- (xxxii). VPT has proposed to introduce wharfage rate for gypsum, Methanol, waste oil and Bio diesel in the proposed Scale of Rates.

The wharfage rate for Gypsum is proposed at par with Lime stone on the grounds that method of handling the two cargo items are comparable. The wharfage rate for Methanol has been proposed at ₹ 37 per tonne. The port has explained that based on the CIF value and applying the existing advalorem rate presently applied at 0.44% applicable for other Chemical it works out to ₹ 37/- per tonne which forms the basis for the proposed rate. The wharfage rate for Waste Oil has been proposed as per the existing provision that un-enumerated goods having fob/cif values up to and inclusive of ₹ 1000/- per tonne shall be charged with a wharfage rate of ₹ 10/- per tonne. The wharfage charges for Bio Diesel are to be fixed on par with the POL products. However, to encourage this environmental friendly cargo, wharfage rate for Bio Diesel is proposed at ₹ 37.91 per tonne. Based on the explanation furnished by the VPT about the basis adopted for deriving the

proposed wharfage rate, the wharfage rates proposed by the VPT for four new cargo items are approved. Incidentally none of the users/ user associations have pointed out any objections on the rate proposed to be introduced for these cargo items.

- (xxxiii). The port has proposed to increase free period for import cargo from existing 3 days to five days and has clarified that the increased free period is in view of the request of the trade at various forums. The tariff guidelines of 2005 give the flexibility to port trusts to prescribe free period. The proposal of the VPT is, therefore, accepted.
- (xxxiv). The existing Scale of Rates of the VPT prescribes demurrage charge to the tune of ₹ 5000 per hour from 6 to 10 hours with increasing rate for longer duration of stay in case cargo is not removed from the General Cargo Berth in the outer harbour after completion of discharge of cargo from a vessel / shipment to a vessel. The VPT has requested to approve the demurrage charges presently applicable to cargo not removed from General Cargo Berth (GCB) after completion of handling operation to all the berths w.e.f. 20 June 2010 on adhoc basis. The VPT has submitted that most of the handling agents take 24 hours or even more time for clearance of the cargo from the wharf after completion of discharge/ shipment. As a consequence, the next vessel which is berthed at the same berth is not able to commence its cargo handling operations for nearly one day or even more adversely affecting the performance of the port. Since the proposed provision seems to be more of a deterrent nature and with the intention of optimum utilisation of wharf, the proposed provision is accepted. However, the approval will have prospective effect from the date of implementation of this Order.
- (xxxv). (a). The existing Scale of Rates states that occupation without valid license will be treated as unauthorised occupation and in such event double the rates are levied. The port has proposed to introduce a note stating that when cargo is stacked without allotment or when the areas are not vacated even after serving 15 days advance notice it shall be treated as unauthorised occupation and license fee at five times the rate shall be collected for unauthorised occupation beyond sixty days.
- Since the proposed provision is to discourage unauthorised occupation and will impose discipline among allottees for timely renewal of license, the proposed note is approved. It is, however, not clear why such penal provision should be applied for unauthorised occupation beyond sixty days only. The note is partially modified to state that license fee shall be collected at five times the prescribed fee and the words "for unauthorised occupation for more than sixty days" are deleted from the proposed note.
- (b). The VPT has proposed levy of interest for delay in renewal of licence in view of shortage of funds. The VPT has clarified that the general note is as per the general financial principles, where interest is levied if the bills are not paid in time. The reply furnished by VPT is not satisfactory. When renewal of license is delayed it will be treated as unauthorised occupation. Provisions are already prescribed for levy of license fee at two times/ five times of the license fee for unauthorised occupation. Hence the proposed note for levy of interest for delay in renewal of license need not be approved. If, however, the VPT for specific reasons desires to waive the charge it may do so at discretion already available with the port.
- (xxxvi). During the processing of the case, the Visakhapatnam Stevedores' Association (VSA) has stated that they have grievance due to some unauthorized billing by VPT with reference to dredging and spillage charges for cargo, charges for damages to wagons and penal charges (demurrage) for non clearance of cargo at inner harbour berths. The SOR of the VPT approved by this Authority in May 2006 prescribes demurrage charges on cargoes not removed from the wharf. The SOR does not prescribe any charges for spillage of cargo or charges for damage to wagons. The port has despite specific advice not clarified the tariff arrangement under which such levy has been collected by the port. The statute requires the

Major Port Trusts / Private Terminal Operators thereat to seek sanction of this Authority for levy of rates which are listed in Section 42 of the Act. The port is advised to refrain from collecting charges on adhoc basis which does not have sanction of this Authority or is not in compliance with clause 2.17.1 to 2.17.3 of the tariff guidelines. If any charges beyond the provision of the Scale of Rates are collected by the port, then it should arrange to refund the same.

(xxxvii). The validity of the existing Scale of Rates of the VPT was last extended till 30 September 2010. The port is allowed to continue to levy the existing tariff till the implementation of the revised Scale of Rates approved in this Order. The revised tariff guidelines prescribe tariff validity cycle of the three years. As already mentioned earlier, the cost position considered in this analysis is for two years i.e. 2011-12 and 2012-13, hence the tariff prescribed will be for truncated validity period. The financial position considered for the purpose of this analysis is only till 31 March 2013, hence the validity of the revised Scale of Rates will also expire on 31 March 2013.

21.1. In the result, and for the reasons give above, and based on collective application of mind, this Authority approves the revised Scale of Rates of the VPT which is attached as **Annex - II**.

21.2. The tariff guidelines stipulate that the tariff approved by this Authority will come into effect 30 days from the notification of the Order in the Gazette and shall be in force till 31 March 2013. The approval accorded will automatically lapse thereafter unless specifically extended by this Authority.

21.3. The tariff of the VPT has been fixed relying on the information furnished by the port and based on assumptions made as explained in the analysis. If this Authority, at any time, during the prescribed tariff validity period, finds that the actual position varies substantially from the estimations considered or there is deviation from the assumptions accepted herein, this Authority may require the VPT to file a proposal ahead of the schedule to review its tariff and to setoff fully the advantage accrued on account of such variations in the revised tariff.

21.4. In this regard, the VPT is requested furnish a report of the actual physical and financial performance within 15 days of completion of each quarter of a year i.e. for the period ending on 30 June, 30 September, 31 December and 31 March of each of the years in the same format in which the cost statement for the tariff proposals are filed. The report should also be accompanied with the reasons for variation from the estimates relied upon for fixing the tariff in force. If a variation of (+)/(-)20% is observed between the actual and the estimates for two consecutive quarterly period, TAMP will call upon the concerned port trust to submit their proposal for an ahead of scheduled review. If the VPT fails to file a tariff proposal within the time limit to be stipulated by TAMP, this Authority will proceed *suo motu* to review the tariff.

RANI JADHAV, Chairperson

[ADVT. III/4/143/10-Exty.]

### Consolidated Cost position excluding the Railway and the Estate Activity

[illegible]

## Annex - I (b)

## Cost statement for Cargo Handling Activity

		Rs. in lakhs							
Sr. No.	Particulars	Actuals	Estimates furnished by VPT at existing tariff				Estimates of VPT modified by TAMP		
		2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13	
	Traffic Handled (In lakh tonnes)	573.97	571.90	615.00	685.60	578.67	615.00	685.60	
I	Operating Income	29040.72	28578.59	30041.09	36095.84	31470.97	32730.30	38224.77	
II	Operating Expenses								
	(i) Salary & wages	3964.24	4241.72	4542.88	4865.39	4308.66	4481.13	4649.61	
	(ii) Power	1073.70	1114.27	1156.17	1199.65	1114.27	1156.17	1199.65	
	(iii) Fuel	60.08	62.67	65.03	67.48	62.67	65.03	67.48	
	(iv) Repairs and maintenance	1109.19	1236.62	1283.17	1331.38	1246.32	1379.00	1589.29	
	(v) Dredging	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
	(vi) Others	922.63	956.74	992.69	1030.01	956.74	992.69	1030.01	
	(vii) Expenditure on Quarters	601.48	660.45	700.07	605.49	653.16	673.11	596.28	
	<b>Total</b>	<b>7731.32</b>	<b>8272.47</b>	<b>8740.01</b>	<b>9099.40</b>	<b>8341.82</b>	<b>8747.14</b>	<b>9132.32</b>	
III	Depreciation	853.02	967.23	1,295.84	1,591.95	967.23	1,295.84	1,591.95	
		8584.34	9239.70	10035.86	10691.35				
IV	Allocated share of Management and General overheads	4063.41	4207.70	4417.98	4719.33	4372.61	4772.38	4826.82	
V	<b>Operating Surplus/ Deficit (I) - (II) - (III) - (IV)</b>	16392.97	15131.19	15587.25	20685.15	17789.31	17914.93	22673.68	
VI	Allocated share of FMI	1393.30	563.10	548.68	575.39	807.06	807.06	807.06	
VII	Allocated share of FME	5458.06	5604.17	5552.32	5879.02	5541.81	5468.54	5769.62	
VIII	FME Less FMI (VII) - (VI)	4064.76	5041.07	5003.64	5303.63	4734.75	4661.48	4962.56	
IX	<b>Surplus / deficit (V) - (VIII)</b>	12328.21	10090.12	10583.61	15381.53	13054.56	13253.45	17711.12	
X	Capital Employed for the activity	20993.15	23068.02	29497.01	35039.42	21791.89	27858.52	33359.09	
XI	RoCE	3358.90	3690.88	4719.52	5606.31	3486.70	4457.36	5337.45	
XII	Capacity Utilization (%)	87.82	95.21	75.91	76.91	95.21	75.91	76.91	
XIII	RoCE adjusted for Capacity utilization	3358.90	3690.88	4719.52	5606.31	3486.70	4457.36	5337.45	
XIV	<b>Net surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)</b>	8969.30	6399.24	5864.09	9775.22	9567.85	8796.09	12373.66	
XV	<b>Adjustment of surplus of the past period over this tariff cycle</b>						3030.95	3030.95	
XVI	<b>Net Surplus / (Deficit) after adjustment of past surplus</b>						11827.03	15404.61	
XVII	<b>Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income (XIV/I in %)</b>	30.89%	22.39%	19.52%	27.08%	30.40%	36.13%	40.30%	
XVIII	<b>Average Net surplus/ deficit for the years 2011-12 to 2012-13</b>		23.00%				38.22%		

## Annex - I (c)

## Cost statement for the POL handling activity under the main cargo handling activity

Rs. in lakhs

Sr. No.	Particulars	Estimates furnished by VPT at existing tariff						
		Actuals	Estimates furnished by VPT at existing tariff				Estimates of VPT modified by TAMP	
		2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
	Traffic Handled ( In lakh tonnes)	182.90	180.00	181.00	189.00	180.00	181.00	189.00
I	Operating Income	8079.72	8709.00	8913.00	9455.00	11295.60	11499.60	12041.60
II	Operating Expenses							
	(i) Salary & wages	751.04	794.46	794.16	799.18	807.00	783.36	763.73
	(ii) Power	0.00	0.20	0.21	0.22	0.20	0.21	0.22
	(iii) Fuel	4.24	4.45	4.32	4.20	4.45	4.32	4.20
	(iv) Repairs and maintenance	72.41	97.69	101.37	105.17	98.45	108.94	125.55
	(v) dredging	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(vi) Others	17.12	17.42	17.11	16.84	17.42	17.11	16.84
	(vii) Expenditure on Quarters	113.95	123.70	122.38	99.46	123.70	119.80	99.46
	<b>Total</b>	<b>958.77</b>	<b>1037.92</b>	<b>1039.55</b>	<b>1025.07</b>	<b>1051.23</b>	<b>1033.74</b>	<b>1010.00</b>
III	Depreciation	59.67	74.78	102.41	405.70	74.78	102.41	405.70
IV	Allocated share of Management and General overheads	503.91	527.93	525.48	531.64	548.62	567.63	543.75
V	<b>Operating Surplus/ Deficit (I) - (II) - (III) - (IV)</b>	<b>6557.38</b>	<b>7068.37</b>	<b>7245.56</b>	<b>7492.59</b>	<b>9620.98</b>	<b>9795.82</b>	<b>10082.15</b>
VI	Allocated share of FMI	231.11	96.95	94.57	94.63	138.96	138.96	138.96
VII	Allocated share of FME	867.71	915.53	844.86	841.50	905.35	832.11	825.84
VIII	FME Less FMI (VII) - (VI)	636.60	818.58	750.28	746.87	766.39	693.15	686.89
IX	<b>Surplus / deficit (V) - (VIII)</b>	<b>5920.78</b>	<b>6249.79</b>	<b>6495.28</b>	<b>6745.72</b>	<b>8854.59</b>	<b>9102.67</b>	<b>9395.26</b>
X	Capital Employed for the activity	1937.24	2314.20	3307.88	3523.69	2186.18	3124.14	3354.71
XI	RoCE - Maximum permissible	309.96	370.27	529.26	563.79	349.79	499.86	536.75
XII	RoCE adjusted for Capacity utilization	309.96	370.27	529.26	563.79	349.79	499.86	536.75
XIII	<b>Net surplus / (Deficit) (IX) - (XII)</b>	<b>5610.82</b>	<b>5879.52</b>	<b>5966.02</b>	<b>6181.93</b>	<b>8504.80</b>	<b>8602.81</b>	<b>8858.51</b>
XIV	<b>Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income (XIII/I in %)</b>	<b>69.44%</b>	<b>67.51%</b>	<b>66.94%</b>	<b>65.38%</b>	<b>75.29%</b>	<b>74.81%</b>	<b>73.57%</b>
XV	<b>Average Net surplus/ deficit for the years 2011-12 to 2012-13</b>			<b>66.61%</b>			<b>74.19%</b>	

## Annex - I (d)

## Cost statement for the Vessel Related Activity

Rs. in lakhs

Sr. No.	Particulars	Actuals	Estimates furnished by VPT at existing tariff				Estimates of VPT modified by TAMP		
		2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13	
I	Operating Income	20650.90	20597.03	23327.03	22569.48	20532.38	23269.62	22523.47	
II	Operating Expenses								
	(i) Salary & wages	4106.32	4393.78	4705.64	5039.73	4492.89	4688.02	4864.30	
	(ii) Power	400.67	415.73	431.35	447.60	415.73	431.35	447.60	
	(iii) Fuel	1045.42	1084.72	1125.50	1167.83	1084.72	1125.50	1167.83	
	(iv) Repairs and maintenance	589.09	611.24	634.19	658.06	616.03	681.56	785.54	
	(v) Dredging	1070.05	726.32	753.63	781.97	726.32	753.63	781.97	
	(vi) Others	1625.31	3488.63	4452.13	4517.92	3215.05	4082.97	4191.55	
	(vii) Expenditure on Quarters	306.96	337.05	357.27	309.00	337.05	349.72	309.00	
	<b>Total</b>	<b>9143.82</b>	<b>11057.47</b>	<b>12459.71</b>	<b>12922.11</b>	<b>10887.80</b>	<b>12112.75</b>	<b>12547.79</b>	
III	Depreciation	1767.25	1804.05	2376.89	2676.42	1804.05	2376.89	2677.53	
IV	Allocated share of Management and General overheads	2266.88	2455.30	2668.91	2838.03	2551.53	2883.00	2902.68	
V	<b>Operating Surplus/ Deficit (I) - (II) - (III) - (IV)</b>	<b>7472.96</b>	<b>5280.21</b>	<b>5821.53</b>	<b>4132.91</b>	<b>5289.01</b>	<b>5896.98</b>	<b>4395.48</b>	
VI	Allocated share of FMI	931.07	368.95	369.02	388.59	528.79	528.79	528.79	
VII	Allocated share of FME	6077.94	6634.46	6795.72	7134.14	6560.63	6693.18	7001.38	
VIII	FME Less FMI (VII) - (VI)	5146.87	6265.51	6426.70	6745.55	6031.85	6164.40	6472.60	
IX	<b>Surplus / deficit (V) - (VIII)</b>	<b>2326.09</b>	<b>-985.30</b>	<b>-605.18</b>	<b>-2612.64</b>	<b>-742.84</b>	<b>-267.41</b>	<b>-2077.12</b>	
X	Capital Employed for the activity	37790.77	37940.31	55680.32	77619.10	35039.50	52105.95	79328.36	
XI	RoCE	6046.52	6070.45	8908.85	12419.06	5606.32	8336.95	12692.54	
XII	Capacity Utilization	105.26	104.23	92.20	71.14	104.23	92.20	71.14	
XIII	RoCE adjusted for Capacity utilization	6046.52	6070.45	8908.85	12419.06	5606.32	8336.95	12692.54	
XIV	<b>Net surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)</b>	<b>-3720.44</b>	<b>-7055.75</b>	<b>-9514.03</b>	<b>-15031.70</b>	<b>-6349.16</b>	<b>-8604.36</b>	<b>-14769.66</b>	
XV	Adjustment of past period surplus over this tariff cycle				0.00	0.00	1956.12	1956.12	
XVI	<b>Net Surplus / (Deficit) after adjustment of past surplus</b>				<b>-15031.70</b>	<b>-6349.16</b>	<b>-6648.25</b>	<b>-12813.54</b>	
XVII	<b>Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income (XIV/I in %)</b>	<b>-18%</b>	<b>-34%</b>	<b>-41%</b>	<b>-67%</b>	<b>-31%</b>	<b>-29%</b>	<b>-57%</b>	
XVIII	<b>Average Net surplus/ deficit for the years 2011-12 to 2012-13</b>			<b>-47.21%</b>			<b>-42.73%</b>		

## Annex - I (e)

## Cost statement for the Railway Activity

Rs. in lakhs

Sr. No.	Particulars	Rs. in lakhs						
		Actuals	Estimates furnished by VPT at existing tariff				Estimates of VPT modified by TAMP	
		2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
I	Operating Income							
	(i) Haulage	2521.91	2514.00	2514.00	2562.00	2514.00	2514.00	2562.00
	(ii) Siding Charges	1942.63	1881.46	1881.46	1881.46	1881.46	1881.46	1881.46
	(iii) Terminal charges	5636.69	4918.92	5455.43	6258.45	4918.92	5455.43	6258.45
	(iv) Others (Staff Charges)	348.55	330.00	330.00	330.00	330.00	330.00	330.00
	<b>Total</b>	10449.77	9644.38	10180.89	11031.91	9644.38	10180.89	11031.91
II	Direct Operating Expenses							
	(i) Op. & Maint. of locomotives & wagons	2535.91	2662.93	2794.22	2932.65	2633.03	2675.20	2810.56
	(ii) Maint. of PM. ways, signals & inter locking	700.71	743.02	788.56	837.10	743.02	788.56	837.10
	(iii) Operation & maintenance of yards, sidings etc.	717.29	755.07	795.39	838.08	755.07	795.39	838.08
	(iv) Admn. & general expenses	1721.93	1853.33	1979.28	2113.96	1853.33	1979.28	2113.96
	(v) Expenditure on Quarters	331.12	363.58	385.39	333.32	363.58	377.25	333.32
	<b>Total</b>	6006.96	6377.93	6742.84	7055.11	6348.03	6615.68	6933.02
III	Depreciation	395.23	428.86	519.51	544.78	428.86	519.51	544.78
IV	Allocated share of Management and General overheads	2501.36	2538.61	2654.74	2823.73	2638.11	2867.70	2888.04
V	<b>Operating Surplus/ Deficit (I) - (II) - (III) - (IV)</b>	8903.55	9345.41	9917.10	10423.62	9415.00	10002.89	10365.84
VI	Allocated share of FMI	447.74	170.58	165.46	174.24	244.48	244.48	244.48
VII	Allocated share of FME	2951.22	3151.29	3247.32	3406.33	3116.22	3198.32	3342.95
VIII	FME Less FMI (VII) - (VI)	2503.48	2980.71	3081.86	3232.10	2871.74	2953.84	3098.47
IX	<b>Surplus / deficit (V)-(VIII)</b>	-957.25	-2681.73	-2818.06	-2623.80	-2642.36	-2775.84	-2432.40
X	Capital Employed for the activity	9993.15	10416.62	13522.23	13130.35	7716.65	10684.38	10152.11
XI	RoCE - Maximum permissible	1598.90	1666.66	2163.56	2100.86	1234.66	1709.50	1624.34
XII	RoCE adjusted for Capacity utilization	1598.90	1666.66	2163.56	2100.86	1234.66	1709.50	1624.34
XIII	<b>Net surplus / (Deficit) (IX) - (XII)</b>	-2556.16	-4348.39	-4981.62	-4724.66	-3877.02	-4485.34	-4056.73
XIV	<b>Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income (XIII/I in %)</b>	-24.46%	-35.31%	-54.30%	-55.36%	-40.20%	-44.06%	-36.77%
XV	<b>Average Net surplus/ deficit for the years 2011-12 to 2012-13</b>			-48.3%			-40.41%	



## Annex - I (f)

## Cost statement for Estate Activity

Rs. in lakhs

Sr. No.	Particulars	Actuals	Estimates furnished by VPT at existing tariff			Estimates of VPT modified by TAMP		
		2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
I	Operating Income							
	(i) Rent from land	3479.67	3455.00	3455.00	3455.00	3455.00	3524.10	3932.58
	(ii) Rent from accommodation provided for out side Offices	13.94	7.30	7.30	7.30	7.30	7.45	7.59
	(iii) Recoverable Charges	422.10	360.96	360.96	360.96	360.96	360.96	360.96
	(vi) Miscellaneous Income	71.30	8.50	8.50	8.50	82.28	82.28	82.28
	<b>Total</b>	3987.02	3831.76	3831.76	3831.76	3905.54	3974.79	4383.42
II	Direct Expenses							
	(i) Estate Maintenance (Excluding expenditure on quarters)	1081.27	1131.57	1185.15	1241.58	1134.14	1210.50	1309.83
	(ii) Admn. and General expenses	186.30	199.24	213.32	228.36	196.50	188.41	183.65
	(iii) Expenditure on quarters	125.77	138.10	146.38	126.61	138.10	143.29	126.61
	<b>Total</b>	1393.34	1468.91	1544.85	1596.54	1468.73	1542.21	1620.08
III	Depreciation	238.49	250.34	257.67	307.67	250.34	257.67	307.67
IV	Allocated share of Management and General overheads	438.30	299.50	278.86	600.10	311.24	301.23	613.77
		2070.13	2018.75	2081.38	2504.31	2030.31	2101.11	2541.52
V	<b>Operating Surplus/ Deficit (I) – (II) – (III) – (IV)</b>	1916.89	1813.01	1750.38	1327.45	1875.23	1873.68	1841.90
VI	Allocated share of FMI	156.98	56.11	52.71	55.51	80.42	80.42	80.42
VII	Allocated share of FME	978.60	997.74	996.18	1045.44	986.64	981.15	1025.99
VIII	FME Less FMI (VII) - (VI)	821.62	941.63	943.46	989.93	906.22	900.73	945.57
IX	<b>Surplus / deficit (V) + (VIII)</b>	1095.27	871.38	806.91	337.52	969.01	972.95	896.33
X	Capital Employed for the activity	9631.70	9534.05	9417.87	9244.90	8593.88	8424.07	8254.26
XI	RoCE - Maximum permissible	1541.07	1523.19	1504.87	1476.34	1211.02	1189.20	1167.38
XII	RoCE adjusted for Capacity utilization	1541.07	1523.19	1504.87	1476.34	1211.02	1189.20	1167.38
XIII	<b>Net surplus / (Deficit) (IX) - (XII)</b>	-445.80	-651.81	-697.96	-1138.82	-242.00	-216.25	-271.05
XIV	<b>Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income (XIII/I in %)</b>	-11.2%	-17.0%	-18.2%	-29.7%	-6.2%	-5.4%	-6.2%
XV	<b>Average Net surplus/ deficit for the years 2011-12 to 2012-13</b>			-21.6%			-5.81%	

**Annex - II****Visakhapatnam Port Trust****Scale of Rates****SECTION 1****1.1. Definitions – General**

In this Scale of Rates unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (1). "Coastal vessel" shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the competent authority.
- (2). "Cold move" shall mean without the power of the engine of the vessel.
- (3). "Day" shall mean the period starting from 6.00 A.M. of a day and ending at 6.00 A.M. on the next day.
- (4). "Foreign-going vessel" shall mean any vessel other than Coastal vessel.
- (5). "Week" shall mean a period of 7 days.
- (6). "Hirer" shall mean all users of the port using any of the appliances of the Port.
- (7). "Month" shall mean the calendar month.
- (8). "POL" shall mean Petroleum, Oil and Lubricants and for the purpose of levy of vessel related charges alone, it will include LPG vessels also.
- (9). For the purpose of levying vessel related charges (excluding fishing vessels), "Residual Category" shall mean vessels other than iron ore and pellets (Mechanical handling) and POL vessels
- (10). "STS" charges mean Ship-to-Ship transfer charges.

**1.2. General Terms & Conditions**

- (1). The status of the vessel, as borne out by its certification, by the customs or Director General of Shipping is the relevant factor to decide whether vessel is "coastal" or "foreign-going" for the purpose of levy of vessel-related charges, and the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
- (2).
  - (i). A foreign going vessel of Indian Flag having a General Trading Licence can convert to Coastal run on the basis of a Customs Conversion Order.
  - (ii). A foreign going vessel of Foreign Flag can convert to coastal run on the basis of a Coastal Voyage Licence issued by the Director General of Shipping.
  - (iii). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
  - (iv). In cases of such conversion, Coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes coastal cargo discharging operations, immediately thereafter foreign going rates shall be chargeable by the discharge ports.
  - (iv). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal Licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to Coastal rates.

- (3). (i). Vessel related charges shall be levied on shipowners / Steamer Agents. Wherever rates have been denominated in US dollar terms the charges shall be recovered in Indian Rupees after conversion of US currency to its equivalent Indian Rupees at the Market Buying rate notified by the Reserve Bank of India, State Bank of India or its Associates or any other Public Sector Banks as may be specified from time to time. The day of entry of the vessel into the port limit shall be reckoned as the day for such conversion.
- (ii). In respect of storage charges on containers, the day of entry of the vessel in case of Import containers; and the day of arrival of the containers into the port in case of export containers shall be reckoned as the day for such conversion of dollar denominated charges.
- (iii). The day of entry of the vessel to be considered for conversion from dollar denominated tariff to rupee tariff in case of an import container de-stuffed and utilised immediately or after some period of time.
- (4). A regular review of exchange rate shall be made once in thirty days from the date of arrival of the vessels in cases of vessels staying in the Port for a longer period. In such cases the basis of billing shall change prospectively with reference to the appropriate exchange rate prevailing at the time of review.
- (5). (i). The vessel related charges for all coastal vessel should not exceed 60% of the corresponding charges for other vessels.
- (ii). The cargo/container related charges for all coastal cargo/containers, other than thermal coal, POL (including crude oil) iron ore and Iron ore pellets should not exceed 60% of the normal charges cargo/container related charges.
- (iii). In case of cargo related charges, the concessional rates should be levied on all the relevant handling charges for ship shore transfer and transfer from/to quay to/from storage yard including wharfage.
- (iv). In case of container related charges, the concession is applicable on composite box rate. Where itemised charges are levied, the concession will on all the relevant charges for ship shore transfer and transfer from to quay to/from storage yard as well as wharfage on cargo and containers.
- (v). Cargo/container from a foreign port which reaches an Indian Port "A" - for subsequent transshipment to Indian Port "B" - will be levied the concession charges relevant for its coastal voyage. In other words, cargo/containers from/to Indian Ports carried by vessels permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.
- (vi). The charges for coastal cargo / containers / vessels shall be denominated and collected in Indian rupee.
- (6). Interest on delayed payments / refunds.
  - (i). The user shall pay penal interest on delayed payments of any charge under this Scale of Rates. The rate of interest will be 14.75% per annum
  - (ii). Like wise, the Port Trust shall pay penal interest on delayed refunds. The rate of interest will be 14.75% per annum
  - (iii). The delay in refunds by the Port will be counted beyond 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the user whichever is later.
  - (iv). The delay in payments by the users will be counted beyond 10 days after the date of despatching the bills by the Port Trust. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services/ use of

Port Trust's properties as stipulated in the MPT Act 1963 and / or where payment of charges in advance is prescribed as a condition in the Scale of Rates.

- (7). For the purpose of calculating the dues, the unit by weight shall be 1 tonne or 1,000 kilograms, the unit by volume measurement shall be 1 cubic metre and the unit by capacity measurement for liquids in bulk shall be 1000 litres.
- (8). In calculating the gross weight or measurement by volume or capacity of any individual item, fractions upto and inclusive 0.5 shall be taken as 0.5 unit and fractions of above 0.5 shall be treated as one unit, except where otherwise specified.
- (9). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.
- (10). No refund shall be made if the amount refundable is less than ₹ 100. This limit of ₹ 100 shall also be applied for supplementary claims for under charges.
- (11). In case of damages to crafts, equipments, tools and plants, the hirer shall deposit anticipated amount for all such charges for damages as assessed by the Port immediately on receipt of the demand, pending determination of the actual charges. In case of total loss, the hirer shall deposit the book value or market value of the crafts or appliances or properties of the Port whichever is higher. The port shall refund the cost of damage received from the insurance company on admittance of its claim to the hirer from whom the cost of damage of the equipment was recovered.
- (12). The rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels: likewise, rebates and discounts are floor levels. The Port Trust may, if it so desires, charge lower rates and / or allow higher rebates and discounts.

The Port Trust may also, if it so desires rationalise the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalisation gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling levels.

The Port Trust should, however, notify the public such lower rates and / or rationalisation of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and / or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.

- (13). The rates in the SOR are applicable only to the services provided by the Port. The services offered by any other authorised service provider are not governed by these rates and conditions.
- (14). All goods landed within the limits of the Port shall be assessed on import application and the fees shall be paid before the goods are removed.
- (15). All goods intended for shipment shall be assessed on export application and the fees shall be paid before the goods are shipped.
- (16). Transshipment shall be mean transfer of cargo directly from one vessel to another vessel or landed from a vessel and subsequently shipped to another vessel for further discharge at other ports.
- (17). Lighterage shall mean transfer of cargo directly from one vessel to another vessel / craft / barge for further discharge at the same Port.
- (18). The users shall not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the VPT.

**SECTION - 2****VESSEL RELATED CHARGES****2.1. Port Dues**

SL. NO.	DESCRIPTION	UNIT	RATE PER GRT		Frequency of payment in respect of the same Vessel
			Foreign-going vessel [in US \$]	Coastal vessel [in ₹]	
1.	All category of vessels	GRT	0.2553	6.82	The due is payable for each entry into the Port.

Concession in port dues shall be extended to the following vessels:

Sl. No.	DESCRIPTION	Concession/Exemption
1.	Vessels entering the port in ballast and not carrying passengers.	25 %
2.	Vessels entering the port but does not discharge or take any cargo or passengers therein (with the exception of such unshipment and reshipment as may be necessary for purpose of repairs)	50 %
3.	(i). Any vessel of war belonging to any Foreign Prince or State (ii). Any vessel, which having left the Port, is compelled to re-enter by stress of weather or in consequence of having sustained any damage; (iii). Any vessel belonging to or in the service of Central Government, or State Government (iv). Any vessel leaving the port limits due to cyclone threat and re-enters	100%
4.	Vessel, which paid port dues and leaves the port limits with out taking port clearance for hatch cleaning, tank washing etc, before commencement of loading and re-enters	100%

**Notes:**

- (i). Port dues are to be levied only once for entry of a vessel, irrespective of any change of her Name / Agent(s) / Owner(s), during the stay in the port.
- (ii). Any vessel entering the Port from outside the port limits shall be treated as fresh entry
- (iii). Port dues being an entry fee is to be realized as per the status of the vessel at the time of the entry.
- (iv). For oil tankers with segregated ballast the reduced gross tonnage that is indicated in the remarks column of its International Tonnage Certificate will be taken to be its gross tonnage for collection of Port dues.

**2.2. Pilotage Fees**

Pilotage fee is a composite fee and shall include one inward and one outward movement with services of Port's pilot, with required number of tugs / launches of adequate capacity and shifting(s) of vessels for 'port convenience'. Shifting at the request of vessels will attract separate shifting charges".

**2.2.1 Schedule of Pilotage Fee for vessels:**

SL. NO.	DESCRIPTION	UNIT	RATE PER GRT	
			Foreign-going vessel (in US \$)	Coastal vessel (in ₹)
1.	ALL VESSELS			
	1) Upto and inclusive of 30,000 GRT	GRT	US \$0.4505	12.04
	2) 30,001 to 60,000 GRT		US \$ 13515 + US \$ 0.3604 per GRT over 30,000 GRT	₹ 361256 + ₹ 9.63 per GRT over 30,000 GRT
	3) 60,001 and above GRT		US \$ 24327 + US \$ 0.3153 per GRT over 60,000 GRT	₹ 650260 + ₹ 8.43 per GRT over 60,000 GRT
	4) Minimum charges payable		US \$1285	34348.05
2.	In case of cold move 25% of pilotage charges shall be levied extra for each cold move.			

**2.2.2 Concession in Pilotage fees shall be extended to the following vessels**

	DESCRIPTION	Concession
1.	For vessels shifted to roads due to exigencies of cyclone / flood / natural calamities, and brought back.	50%
2.	Movement without usage of Port tugs	55%
3.	Vessels availing one way pilotage services	50%

**Note:** The concessions in pilotage fee are applicable to the Minimum charges also.

**2.2.3 Shifting Charges**

SL. NO.	DESCRIPTION	UNIT	RATE PER GRT	
			Foreign-going vessel US \$	Coastal vessel (in ₹)
1.	<b>ALL VESSELS</b>			
	(i). Upto and inclusive of 30,000 GRT	GRT	US \$ 0.1802	4.82
	(ii). 30,001 to 60,000 GRT		US \$ 5406 + US \$ 0.1442 per GRT over 30,000 GRT	₹ 144502 + ₹ 3.85 per GRT over 30,000 GRT
	(iii). 60,001 and above GRT		US \$ 9731 + US \$ 0.1261 per GRT over 60,000 GRT	₹ 260104 + ₹ 3.37 per GRT over 60,000 GRT

**2.2.4 General Notes relating to Pilotage/Shifting:**

- (1). Movement of a vessel within the same harbour or Inner harbour to Outer harbour or vice-versa is deemed as shifting.
- (2). No shifting charges shall be levied when shifting of a vessel is done for port convenience.
- (3). "Port convenience" is defined as below:  
 "If a working cargo vessel at berth/ mooring/ Jetty is shifted/ un-berthed for undertaking dredging work, hydrographic survey work or for allotting a berth for dredger or for attending to repairs to berths, for maintenance and such other similar works whereby shifting/ Pilotage is necessitated, such shifting/Pilotage is deemed as SHIFTING/ PILOTAGE FOR PORT CONVENIENCE". The shifting/Pilotage made to reposition such shifted vessel is also deemed as 'SHIFTING/ PILOTAGE FOR PORT CONVENIENCE'.

- (4). For shifting/pilotage of any vessel for the convenience of/ benefit of another vessel, the vessel benefited is liable to pay the shifting/pilotage charges for shifting and repositioning of the vessel shifted subject to a condition that the vessel to be berthed by shifting another vessel is informed in advance prior to its berthing about the additional liability of shifting charges.
- (5). 50% exemption in the applicable charges shall be extended for first shifting whenever the vessel shifts after lightening or for up topping.
- (6). When Tugs are not used for shifting, 55 % concession shall be given.
- (7). Where a movement of vessel aborted or had to be changed due to reasons like Tug failure, insufficiency of length, lack of proper fenders etc., for which the vessel is not at fault, no charge shall be levied for the unsuccessful operations involved till she occupies allotted berth/mooring.
- (8). If the status of the vessel is changed during its stay in the Port, from foreign run to coastal run or vice versa, then the consolidated pilotage should be divided into two equal halves (i.e., one for inward and the other for outward pilotage) which should be charged according to the status of the vessel prevailing at the time of taking place of relevant movement.
- (9). In case the vessel, after discharging cargo(es) shifts to anchorage for want of a suitable berth for continuation of unloading or if a vessel after loading cargo(es), shifts to anchorage for want of a suitable berth for continuation of loading then these movements shall be treated as 'shifting' and shifting charges shall be levied.
- (10). In case a tanker after completion of discharge/transshipment in the outer harbour is nominated as daughter tanker for receiving transshipment of crude oil, POL Products and if the operational requirement necessitates shifting of this tanker to the anchorage for re-berthing, the operation shall be treated as shifting only.
- (11). In case of a daughter tanker after receiving crude oil, POL products from mother tanker at outer harbour shifts to anchorage and re-enters the harbour for discharge or transshipment of crude oil, POL products such operation shall be treated as shifting only.
- (12). Similarly, in case a tanker after discharge / transshipment of part cargo (crude oil, POL products), shifted to anchorage and brought back to inner/outer harbour for transshipment/discharge operations, the same shall be treated as shiftings. The proposed provision is not applicable in case of tankers shifted to roads for poor performance/repairs.
- (13). During the course of hot movement, if a vessel fails to offer its full power for a duration not exceeding 5 minutes, it shall not be considered as cold move.

**2.2.5 Detention charges shall be levied, as under if a vessel is not ready to move within half an hour from boarding of the pilot.**

Sl. No.	Description	Foreign-going vessel (in US \$)	Coastal Vessel (in ₹)
1.	First half-an-hour for Inward/Outward movement	Free	Free
2.	For every subsequent half-an-hour or part thereof	399.00	10665.30
3.	Cancellation of movement of a vessel scheduled for Inward/Outward Movement - Charges to be levied in addition to the detention charges	1197.00	31995.80
4.	Fees for carriage of Pilot: Compensation per day if an outward-bound vessel carries away a pilot to sea.	157.50	4210.00

**Note:** In addition to the compensation prescribed at Sl No. (4) above, the Master of the vessel shall be liable to bear the expenses of the Pilot and the cost of sending him back to this Port.

**2.3. Berth Hire:**

2.3.1 Tariff			
SL. NO.	DESCRIPTION	RATE PER GRT PER HOUR PART THEREOF	
		Foreign-going vessel [ in US \$ ]	Coastal vessel (in ₹)
1.	IRON ORE AND PELLETS (Mech.)		
	Up to 42000 GRT	0.00726	0.1940
	Above 42000 GRT	0.00344 (subject to a minimum of 304.92 US \$)	0.0919 (subject to a minimum of ₹ 8150)
2.	POL VESSELS		
	Upto 30000 GRT	0.00115	0.0307
	Above 30000 GRT	0.00153	0.0409
3.	RESIDUAL CATEGORY		
	(i). Crane berths		
	- Upto 30000 GRT	0.00284	0.0759
	- Above 30000 GRT	0.00382	0.1021
	(ii). Non-crane berths		
	- Upto 30000 GRT	0.00115	0.0307
	- Above 30000 GRT	0.00153	0.0409
4.	For vessels [including Work Boats] operating in port waters under Visakhapatnam Harbour Craft rules.	NA	0.105
		RATE IN ₹ PER DAY PER VESSEL	
5.	For vessels under construction at HSL Jetty/moorings	Upto 3 months 4 <sup>th</sup> Month onwards	₹ 630.00 ₹ 525.00

**2.3.2. Concession in Berth Hire shall be extended in the following cases:**

<b>Particulars</b>	<b>Concession</b>
(a) Vessels berthed at any Hindustan Shipyard Jetty, Dredger lay by Jetty, or at any jetty or moorings in the port waters [except fishing harbour] or vessels berthed alongside another vessel already at berth / moorings / jetty.	For Iron ore/pellets (Mech.) and POL vessels = 50% of applicable berth hire. For residual category = 50% of non-crane berth hire

**2.3.3. Penalty****(1) For under performance**

- (i). In case of mechanical loading of Iron ore / pellets, where there is no loading on account of ship or shipper's failure due to reasons mentioned below, penalty will be levied on the concerned parties for idling periods.
- De-ballasting of water exceeding 6 hrs. (six hours)
  - Hatches not ready for loading / lack of cleaning / lack of cargo etc.
- (ii). Penalty shall be equivalent to applicable berth hire and shall be levied in addition to normal berth hire.



**(2) For Overstayal of vessel**

- (i). Penal berth hire equivalent to normal applicable berth hire shall be levied in addition to the berth hire charge for the period of overstayal of vessel for occupancy of the berth beyond the stipulated periods mentioned at (ii) below, provided there is a demand for the berth and a notice is served by the VPT or its authorised officials 10 hrs in advance of completion of discharge / shipment operations.
- (ii). Vessel shall be permitted to occupy the berth after completion of cargo operation without attracting penalty for period mentioned below: -
- |      |                                                                  |                                                                |
|------|------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|
| (a). | Any vessel, which requires "SECURING"                            | 10 hrs                                                         |
| (b). | Food Grain vessels requiring fumigation and inerting             | 10 hrs                                                         |
| (c). | Vessels taking bunkers through barges.                           | 08 hrs                                                         |
| (d). | Vessels taking water through barges.                             | 12 hrs [From the time of placement of barges alongside vessel] |
| (e). | Vessels taking Water / Bunkers through source other than barges. | 08 hrs                                                         |
| (f). | In all other cases                                               | 07 hrs                                                         |
- (iii). If the overstayal of the vessel exceeds beyond 15 days even after levying penal berth hire under 2.3.3.(2)(i) then penal berth hire equivalent to 5 times of the normal berth hire for such excess period shall be levied in addition to the normal berth hire charges.

**2.3.4. General Notes relating to Berth hire:**

- (1). The time for the purpose of levy of berth hire shall be reckoned from the time the vessel occupies the berth till she vacates the berth.
- (2). (i). There shall be a time limit beyond which berth hire shall not apply, the berth hire shall stop 4 hrs after the time of vessel signalling its readiness to sail.
- (ii). The time limit of 4 hrs prescribed for cessation of berth hire shall exclude the ship's waiting time for want of favourable tidal condition or on account of inclement weather or due to absence of night navigation facilities.
- (iii). The Master/Agent of the vessel shall signal readiness to sail only in accordance with favourable tidal and weather condition.
- (iv). There shall be penal berth hire equal to one day's berth hire charge for a false signal.
- "False signal" would be when a ship signals readiness and asks for a pilot in anticipation even when she is not ready for un berthing due to engine not being ready or cargo operation not completed or such other reasons attributable to the vessel. This excludes the signalling readiness when a ship is not able to sail due to unfavourable tide, lack of night navigation or adverse weather conditions".
- (3). No berth hire shall be levied for the period when the vessels idle at ore berths due to plant breakdown if it is continuous for one hour or more except on account of bad cargo.
- (4). In case Iron ore/pellet vessel berthed at OB1/OB2 could not commence loading due to working of earlier Iron ore/pellet vessel, then berth hire shall not be levied after 4 hrs of berthing the vessel till the commencement of loading. However, this is not applicable if the vessel is berthed at the request of the trade for purposes other than loading.

**(5). Ousting Priority/Priority berth Hire:**

- (i). For providing the "ousting priority" to any vessel, a fee equivalent to berth hire for a single day (24 units of one hour each) or 100 % of the berth hire calculated for the total period of actual stay at the berth, whichever is higher, shall be levied.
- (ii). For "priority berthing" to any vessel, a fee equivalent to berth hire for a single day (24 units of one hour each) or 75 % of the berth hire, calculated for the total period of actual stay at the berth whichever is higher, shall be levied.
- (iii). If a vessel is shifted from the working berth to Anchorage/idle berth/mooring to accommodate ousting priority vessel and brought back to working berth subsequently, the shiftings/ pilotage of such vessel shall be levied on the vessel enjoying ousting priority.
- (iv). Where a working berth is already vacant for want of a vessel and a vessel having priority / ousting priority is berthed at that vacant berth when there are no vessels waiting at roads for berthing prior to its arrival or when the vessels waiting at roads are not ready in all aspects (unreadiness of documents/lack of cargo/lack of ullage/hatch cleaning/ receivers or shippers not willing to work), it is not treated as priority berthing and in such cases no priority berthing charges will be levied.
- (v). The fee for according priority/ ousting priority as indicated above shall be charged from all the vessels except the following categories:
  - (a). Vessels carrying cargo on account of Ministry of Defence.
  - (b). Defence vessels coming on goodwill visits.
  - (c). Vessels hired for the purpose of Antarctica expedition by Department of Ocean Development.
  - (d). Any other vessel for which special exemption has been granted by the Ministry of Shipping.
  - (e). Coastal vessels which will be accorded priority berthing.
  - (f). For vessels berthed as per Port's berthing policy without availing any specific priority.

- (6). Berth hire for the period of 1 hour in which the vessel changes its status can be charged on the basis of the status of the vessel at the beginning of the relevant block of 1 hour period.
- (7). No Berth hire shall be levied for the period the vessel is compelled to idle at berth for continuously for one hour or more due to non-availability/break down of all shore cranes/port equipment and any other reasons including power failure attributable to the port.
- (8). Board may consider exemption/waiver of berth hire/road stead charges for the period during which the vessel waits/remains idle at berth/jetty/mooring/anchorage due to reasons like strike by DLB/Port/Any category of Port workers.

**2.3.5 Road Stead charges**

Road stead charges as mentioned below are leviable for the vessels stay at roads with an exemption up to first 24 hrs. before berthing on her first arrival at the roads.

Description	Rate per GRT per hour or part thereof	
	Foreign going vessels (in US \$)	Coastal vessel (in ₹)
First 24 hrs.	Free	Free
After 24 hrs. and up to 240 hrs.	0.000049	0.0013
241 hrs. to 480 hrs.	0.000073	0.0020
481 hrs. onwards	0.000735	0.0196

**Notes:**

1. In case of Iron ore and pellets vessels loaded through mechanical system, no road stead charges shall be levied at the time of initial entry.
2. No road stead charges shall be levied on mother / daughter tanker meant for transhipment of POL at anchorage.

**SECTION - 3****CONSOLIDATED CHARGES FOR TRANSHIPMENT/LIGHTERAGE OF CRUDE OIL/  
POL PRODUCTS / DRY BULK CARGOES****3.1. Consolidated charges for transhipment/lighterage of Crude Oil and POL products in Outer Harbour.**

Sl. No.	Description	Unit	Rate [in ₹]
1.	Consolidated Charges for Transhipment/lighterage Operation of Crude Oil from mother vessel.	Per each call of mother vessel	4.25 lakhs
2.	Consolidated Charges for Transhipment/lighterage Operations of POL Product from mother vessel.	Per each call of mother vessel	3.50 lakhs
3.	Wharfage charges on Cargo transhipped/lighterage to daughter tanker and carried to other ports without discharging at this Port.	Per KL	8.50
4.	The Daughter tankers shall pay charges as per notified rates.		
5.	For any other specific services such as supply of water, launches, etc., charges shall be levied as applicable.		

**Notes:**

- (1). Crude Oil/ POL products transhipped/ lightened originally to daughter tanker and subsequently re-transhipped/lightened to another tanker in the same call, wharfage charges shall be levied at ₹ 2.00 per KL for second and subsequent transhipment/lighterage operations.
- (2). Consolidated Charges shall include Port dues, pilotage fee, Berth hire charges, Fire Float and wharfage charges @ ₹ 2 per KL.
- (3). In case, a Mother vessel tranships/lighten part cargo of Crude Oil/POL products to daughter tanker to carry to other ports and discharges part cargo in the Port or vice versa, the Mother vessel shall pay Port dues, Pilotage fees and Berth hire charges at notified rates prescribed in the VPT Scale of Rates instead of consolidated charges.

The element of wharfage of ₹ 2/- per KL built in consolidated charges is also payable by mother vessel for the quantity transhipped/lightened to daughter vessel.

- (4). In case Mother vessel subsequently becomes daughter tanker, Port dues, pilotage fees, wharfage and berth hire charges shall be levied at the notified rates as applicable duly adjusting the consolidated charges originally collected.
- (5). A consolidate charge of ₹ 27,000 shall be levied on Mother Tanker per each call towards preparation of fenders, shifting of fenders [Belonging to port/oil industry/ship owners] from anywhere in the port to alongside mother/daughter tanker and vice-versa, disconnection of fenders, fender hire charges and overtime towards staff. This charge is payable by mother vessel calling at the port for transhipment/lighterage operations within outer harbour.
- (6). The above consolidated charges shall be levied for transhipment/lighterage operation of crude oil/POL products carried out anywhere in the outer harbour.

**3.2. Tariff for transshipment / lighterage of CRUDE/ POL Products at anchorage:**

Charges on mother tanker	3 cents per GRT
Charges on daughter tanker	Foreign vessel 3 cent per GRT Coastal vessel ₹ 1.50 per GRT
STS charges	₹ 16.50 per tonne on cargo transshipped/ lightened from mother tanker.

**Notes:**

- (1). No further discount which is applicable to coastal vessel, shall be extended.
- (2). Mother tanker and daughter tankers are completely exempted from payment of roadstead charges.
- (3). If STS operations are carried out by the importer/ship owner directly no STS charges shall be levied. However, importer/ship owner shall make their own arrangements for loading master, shifting of fenders supply and arrangement of flexibles and standby tugs etc.
- (4). If the daughter tanker after receiving cargo from the mother vessel at anchorage shifts to outer harbour for discharge and / or transshipment/ lighterage operations, then the tanker shall pay Port charges as per the notified rates applicable for discharge and/or transshipment/ lighterage operations. In such case the amount already collected for the operations at anchorage from the daughter tanker towards port charges as indicated above shall be adjusted against the notified rates.
- (5). For the tankers with segregated ballast, the reduced gross tonnage indicated in the 'remarks' column of its International Tonnage Certificate will be taken to be the gross tonnage for collection of port dues.
- (6). The above rates are inclusive of charges for services like provision of one tug as stand-by by VPT, provision of 2<sup>nd</sup> tug to undertake towage of fender string to lighterage site from Port, inter ship and back to Port after completion of mother vessel, routine on-site fender maintenance between STS operation as per loading master's instructions and handling of flexible hoses for the STS operation. All other services other than mentioned above shall be charged as per rates prescribed in this Scale of Rates. Port fenders, subject to availability and suitability, shall be supplied at the rates prescribed in this Scale of Rates.
- (7). In case a daughter tanker after completion of transshipment/lighterage at anchorage shifts to outer harbour for transshipment/lighterage and / or discharge and again shifts to anchorage for receiving the cargo from the mother tanker, all such movements shall be treated as shifting only.

**3.3. Tariff for transshipment / lighterage of Dry cargo at Inner Harbour / Outer Harbour:**

- ❖ A rebate of 25% in Port dues, pilotage and berth hire shall be extended to both mother/daughter vessels/barges engaged in transshipment/lighterage of dry bulk cargo and carried to other ports.
- ❖ A wharfage of ₹ 6 per tonne shall be levied on such transshipment/lighterage and carried to other ports. The said wharfage rate is not applicable on dry bulk cargo transhipped / lightened and carried to terminals of the BOT operators operating in the VPT.
- ❖ Lighterage/uptopping charges @ ₹ 3 per tonne shall be levied in addition to wharfage for discharge/loading at other berths (excluding BOT berths).

**SECTION-4****CARGO RELATED CHARGES****4.1. Wharfage:**

Item No.	Nomenclature	Unit	Foreign Rate (in ₹)	Coastal Rate (in ₹)
1.	Alcohol	Per Tonne	200.00	120.00
2.	Acetone	Per Tonne	165.00	99.00
3.	All types of Coal, Coke and Coal tar pitch	Per Tonne	26.00	15.60
4.	Alumina (bulk),	Per Tonne	30.00	18.00
5.	Aluminum, Alumina, Sown Ingots, Alumina Billets and Alumina products	Per Tonne	22.00	13.20
6.	Asphalt/bitumen, Barytes, Feldspar, Chrome Ore	Per Tonne	16.50	9.90
7.	Cement clinker (including cement)	Per Tonne	17.00	10.20
8.	Manganese Ore	Per Tonne	9.90	5.95
9.	Ammonium Nitrate	Per Tonne	35.00	21.00
10.	Blast furnace slag, Bentonite, Dolomite chips, River sand and fly ash	Per Tonne	13.00	7.80
11.	Calcined petroleum coke	Per Tonne	30.00	18.00
12.	Caustic Soda	Per Tonne	25.00	15.00
13.	Cereals, food grains, Pulses & Sugar	Per Tonne	22.00	13.20
14.	Charge chrome, Ferro Manganese, Ferro Silicon, Silicon Manganese, Highcarbon Ferrochrome, and other ores.	Per Tonne	38.00	22.80
15.	Other Chemicals	Advalorem	0.44%	0.264%
16.	Petroleum Products (Except LPG)	KL	49.00	49.00
17.	Crude oil:			
	(a). Crude oil at VPT berths	Per Tonne	39.00	39.00
	(b). Crude oil at SPM	Per Tonne	17.00	17.00
18.	Edible Oils	K.L.	16.00	9.60
19.	Electrical goods	Advalorem	0.25%	0.15%
20.	Fertilizers (including MOP)	Per Tonne	27.50	16.50
21.	Granite Blocks & Marbles	Per Tonne	37.00	22.20
22.	Ilmenite sand	Per Tonne	11.50	6.90
23.	Iron Ore [Mech]	Per Tonne	95.00	95.00
24.	Iron Ore Pellets [Mech]	Per Tonne	97.00	97.00
25.	Iron Ore [Conv]	Per Tonne	13.50	13.50
26.	Iron Ore Pellets [Conv]	Per Tonne	15.50	15.50
27.	Limestone	Per Tonne	24.00	14.40
28.	Liquid Ammonia, Molten Sulphur, Rock phosphate and Sulphur	Per Tonne	26.50	15.90
29.	LPG	Per Tonne	136.00	81.60
30.	Machinery	Advalorem	0.13%	0.08%
31.	Molasses	Per Tonne	25.00	15.00
32.	All types of Oil Extractions like Soya, Rape seed etc.,	Per Tonne	11.00	6.60
33.	Phosphoric/Sulphuric acid	Per Tonne	37.00	22.20
34.	Pig iron	Per Tonne	28.00	16.80
35.	Gypsum	Per Tonne	24.00	14.40
36.	Methonal	Per Tonne	37.00	22.20
37.	Waste oil	Per Tonne	10.00	6.00
38.	Bio-diesel	Per Tonne	37.91	22.75

Item No.	Nomenclature	Unit	Foreign Rate (in ₹)	Coastal Rate (in ₹)
39	<b>R.R. materials of all grades including</b> (a). Dead Burrit Magnesite (DBM) (b). Fused Magnesite / Magnesia (FM) (c). Bauxite/ Round kiln super grade / Round kiln Mid Iron (d). Al/Mg/Alloyed powder (e). Brick/Brick Grog (f). Graphite (g). Silicon Carbide (h). Reframul (i). Fused alumina (j). Mullite (k). Sea water magnesite	Per Tonne	30.00	18.00
40.	Steel Products - all varieties	Per Tonne	35.00	21.00
41.	Styrene Monomer	Per Tonne	55.00	33.00
42.	Thermal Coal	Per Tonne	15.00	15.00
43.	Timber Logs & Wood items	1 Cu.M	20.00	12.00
44.	Marine products	Advalorem	0.010%	0.006%
45.	Bauxite (ore)	Per Tonne	23.00	13.80
46.	Unenumerated goods having FOB/CIF value upto and inclusive of ₹ 1000/- per tonne	Per Tonne	10.00	6.00
47.	Unenumerated goods having value of more than ₹ 1000/- per tonne.	Per Tonne	40.00	24.00
48.	Transshipment of break bulk cargo where wharfage is levied on advalorem basis. a) Vessel to vessel directly b) Landed from one vessel and subsequently shipped to another vessel	Per Tonne Per Tonne	150.00 187.50	90.00 112.50
49.	Wharfage charges of ₹ 3500/- on materials for Oil exploration purposes carried per trip of the OSVs of the ONGC			

**Notes.**

- (1) Wharfage on container is payable separately once at the time of landing and again at the time of shipment.
- (2) Wharfage charges are leviable on goods entering the docks even if they are not shipped. However, for the excess cargo brought into docks for shipment but not shipped, no wharfage will be levied if the cargo is removed within 24 hours of shipment.
- (3) Ad valorem wharfage on imports shall be calculated on CIF value; on the exports on FOB value, and on coastal cargo on value specified in the bill of coastal goods. Customs bills of entry/shipping bill/bill of coastal goods shall be the main documents for assessing the value of cargo for wharfage purpose and where it is not available, the value will be determined based on Bill of Lading Invoice etc.
- (4) If the crafts landed / meant for shipment are piloted by port tugs, Pilotage as laid down in the scale of rates shall be levied in addition to the wharfage charges.
- (5) Charges on packages containing articles of a miscellaneous character shall be levied based on the rate applicable for individual cargo items.
- (6) Before classifying any cargo as 'un enumerated goods' the relevant Customs classification shall be referred to find out whether the cargo can be classified under any of the specific categories mentioned in the Schedule given above.

- (7). A rebate of 20% shall be extended on the cargoes imported by Voluntary organizations like CARE, ALIMCO, CRS, WFP, etc. against certification by the appropriate Government Authority of Central/State Government
- (8). A rebate of 25% shall be extended on the project consignment.
- (9). The components of Wharfage of Iron Ore/Pellets [Mechanical Handling] prescribed at item no 23 and 24 above are as below:-

Commodity	Wharfage	Handling	Haulage, Tippling & Stacking
Iron Ore	26.20	36.50	32.30
Iron Ore Pellets	28.20	36.50	32.30

#### 4.2. Wharfage on container and Containerised cargo Handled at docks other than VCTPL

Sl. No	Description	Rate per container (in ₹)		
		Upto 20' in length	Above 20' and upto 40' in length	Above 40' in length
1.	Wharfage on container	15	23	30
2.	Wharfage on containerised cargo (irrespective of nature of cargo) when no stuffing/ destuffing is done inside the Port premises	425	638	850
3.	Wharfage on containerised cargo when cargo is stuffed/ de-stuffed for shipment/ delivery inside the Port premises.	Wharfage as per classification under section 4.1 of the Scale of rates		

Note:

- (1). No Wharfage shall be levied on container and containerised cargo Handled at VCTPL but Stuffed / De-stuffed in the Docks of VPT

#### 4.3 Wharfage charges for specified cases

In the following specified cases wharfage charges shall be levied as specified in Section 4.1.

- On crafts carried on board the vessel.
- On goods abandoned.
- On the manifested description of package whether they are landed empty or partly empty.

##### 4.3.1 Wharfage charges on goods from vessels in distress

Item No.	Description	Charges Payable
1.	Cargo of other Ports landed from vessels in distress.	As specified in Section 4.1.
2.	Cargo that already paid export wharfage at Visakhapatnam but has not been carried to destination.	No Wharfage
3.	Cargo of other Ports reshipped without having left the Port's premises.	No wharfage at the time of shipment.

**4.4 Goods free of wharfage**

The following goods shall be free of wharfage:

- (1). Fodder accompanying live stock and not manifested as cargo.
- (2). Postal articles.
- (3). Bonafide ship's dunnage fittings, ships' stores, ship's provisions, ship spares and unmanifested dunnage for the use of ships.
- (4). Ship's sweepings provided that the entire cargo is landed at the Port and satisfactory proof is produced to the effect that the sweepings formed part of the consignment for which wharfage charges have been paid.
- (5). Sweepings collected from the wharf, sheds, warehouses, rented plots etc.
- (6). Cargo not manifested for transshipment but merely transferred from one hatch to another of the same vessel or landed and reshipped to the same vessel. Handling charges if incurred and demurrage charges as applicable, however, shall be levied.
- (7). Bonafide passengers' luggage, Seamen's baggage and personal effects accompanying them.
- (8). Diplomatic mail.
- (9). Ice used for packing material.
- (10). Personal baggage, horses and carriage and other military equipment accompanying Military Personnel moving on duty embarking in or disembarking from vessels and the animals meant for providing food to such personnel.
- (11). Sand ballast.
- (12). Survey rejections
- (13). Passengers Disembarked / Embarked

**4.6 Demurrage Charges / Storage Charges****4.6.1 Free storage period in the transit accommodation**

	Description	Free period
1.	Import Cargo	
	i. Import cargo	5 days
	ii. Project cargo	10 days
2.	Export cargo	30 days
3.	Goods landed for transshipment	10 days

**NOTES:**

- (1). Free period prescribed above excludes Customs notified holidays and Port's non-working days.
- (2). **Imports:**
  - (i). Free period for import cargo shall be reckoned from the days following the day of completion of final discharge from the vessel.



- (ii). Free period for containerised cargo shall commence from the day following the day of de-stuffing.
- (iii). In case of salvaged goods, free period shall commence from the day following the day of salvage.
- (iv). Where goods are landed by the vessel into lighters, barges or other floating crafts, free days shall be calculated from the day of complete discharge of the goods from the lighters, barges or other floating craft, on the wharf or jetty.
- (v). In cases where de-stuffing of loaded container being not effected within 7 days from the last day of landing of the containers, demurrage charges shall be levied on the cargo inside the containers and recovered from the Steamer Agents, at the usual rates leviable on import cargo upto and inclusive of the day of de-stuffing after expiry of 7 days free period besides the storage charges, leviable on containers.

(3). **Export:**

Free period for export cargo shall commence from the actual date of the receipt of the goods in the Port premises.

- (4). No free days shall be allowed on goods brought into Port premises and removed from there without shipment. No demurrage shall be levied for the goods brought in during the course of shipment and removed within 24 hours of shipment.
- (5). In case of goods landed for transshipment the free storage period of 10 days in transit shall be counted from the last day of discharge of cargo excluding customs notified holidays and port's non-working days.

**4.6.2 Demurrage charge on Export/Import charges:**

Item No.	Description	Charges payable
1.	For the first six days after the expiry of free period	₹ 18.00 per tonne/Cu.meter or part thereof for every three days or part thereof.
2.	For the next six days	₹ 36.00 per tonne/Cu. Meter or part thereof for every three days or part thereof.
3.	Thereafter	₹ 18.00 per tonne/Cu. Meter or part thereof for every day or part thereof.

**NOTES:**

- (1). In case of goods for which wharfage charges are collected on 'ad valorem' basis, demurrage shall be levied on 'per tonne' basis. In all other cases demurrage shall be levied on 'per tonne' basis or 'per cubic metre' basis as the case may be based on the wharfage charges collected.
- (2). For goods lying in Open space / Area 50% of charges mentioned above shall be levied.
- (3). If operational area is leased on rental to users, demurrages on cargo stored therein shall not be levied again.
- (4). **Demurrage on goods detained:**

The following periods shall be excluded from the calculation of any period for which free storage is allowed under this Rule viz.:

- (i). Any period during which goods are detained by the Port Health Officer before being destroyed.

- (ii). Periods during which the goods are detained by the Commissioner of Customs for the purpose of special examination involving analytical or technical test other than the ordinary process of appraisement and certified by the Commissioner of Customs to be not attributable to any fault or negligence on the part of the Importers/Exporters;
- (iii). Where goods are detained by the Commissioner of Customs on account of Import/Export Control formalities and certified by the Commissioner of Customs to be not attributable to any fault or negligence on the part of the Importer/Exporter, for such period of detention under 4 (i) and (ii), the demurrage charges shall be recovered as under:

First 45 days	:	Free.
46 days to 90 days	:	50% of actual demurrage charges
Beyond 90 days	:	100% of actual demurrage charges

Actual demurrage charges at full rate shall be worked out as per Scale of Rates at the appropriate slab as applicable after 45 days and the concessional rate mentioned above shall be applied thereon on the full demurrage charges leviable.

The first 45 days shall be reckoned with as follows:

- (a). First 45 days after expiry of free days if cargo is detained by the Customs before expiry of free days; and,
- (b). First 45 days from the date of detention if cargo is detained by the Customs after accrual of demurrage charges.

The detention certificate for availing the above concession shall be submitted within a period of six months from the date of clearance of goods.

- (5). Demurrage on the containerised cargo while lying in the transit area after release from the container (imports), shall be charged on the cargo released from the Container as per usual demurrage charges leviable on Import Cargo after expiry of the free period.

**(6). Demurrage on cargoes not removed from the wharf**

Demurrage shall be levied on cargoes not removed from any berth in the port after completion of discharge from a vessel / shipment to a vessel.

Sl. No.	Description	Amount
i.	First 5 hours	Free
ii.	6 <sup>th</sup> to 10 <sup>th</sup> hour	₹ 5000 per hour or part thereof
iii.	11 <sup>th</sup> to 15 <sup>th</sup> hour	₹ 10000 per hour or part thereof
iv.	16 <sup>th</sup> hour onwards	₹ 25000 per hour or part thereof

Port reserves the right shift the cargo at the cost of the receiver / shipper.

- (7). Demurrage shall not accrue for the period during which the port is not in a position to effect delivery of import cargo of shipment of export cargo when requested by the user

**4.6.3 Storage charges on containers:**

Particulars	Rate per container per day or part thereof			
	Foreign-going (in US \$)		Coastal (in ₹)	
	20'	40'	20'	40'
Storage charges on laden and empty container	0.14	0.28	6.25	12.50

**General Notes**

- (1). Free period of 1 day shall be allowed on import / export containers, whether empty or laden. For the purpose of calculation of free period Custom's notified holidays and port's non-working days shall be excluded.
- (2). Free storage period for import containers shall commence from the day after the day of landing of the container. For export container, the free period shall commence from the time the container enters the terminal.
- (3). The storage charges on abandoned FCL containers/shipper owned containers shall be levied upto the date of receipt of intimation of abandonment in writing or 75 days from the day of landing of the container, whichever is earlier subject to the following condition:
  - (i). The consignee can issue a letter of abandonment at any time.
  - (ii). If the consignee chooses not to issue such letter of abandonment, the container Agent/MLO can also issue abandonment letter subject to the condition that, - the Line shall resume custody of container alongwith cargo and either take back it or remove it from the port premises; and, the line shall pay all port charges accrued on the cargo and container before assuming custody of the container.
  - (iii). The container Agent /MLO shall observe the necessary formalities and bear the cost of transportation and de-stuffing. In case of their failure to take such action within the stipulated period, the storage charge on container shall be continued to be levied till such time all necessary actions are taken by the shipping lines for de-stuffing the cargo.
  - (iv). Where the container is seized/confiscated by the Custom Authorities and the same cannot be de-stuffed within the prescribed time limit of 75 days, the storage charges will cease to apply from the day the Custom order release of the cargo subject to lines observing the necessary formalities and bearing the cost of transportation and de-stuffing. Otherwise, seized/confiscated containers should be removed by the line/consignee from the port premises to the Customs bonded area and in that case the storage charge shall cease to apply from the day of such removal.
- (4). If operational area is leased on rental to users, storage charges on container shall not be levied.
- (5). Storage charge shall not accrue for the period during which the VPT cannot effect delivery of import container or shipment of export container when requested by the user.

**4.7.1 Charges for handling cargo (labour charges):**

The handling charges prescribed herein below shall be levied for the following cargo items in addition to levy of wharfrage:

- (i). Machinery (import)
- (ii). Timber logs & wood items (import)
- (iii). All varieties of refractory raw materials in bags / cases (import) and General cargo and bagged cargo (imports)

Item No.	Description	Unit	Rate (in ₹)
1.	Packages/Bags weighing upto and including 1 tonne.	1000 Kgs.	36.00
2.	Packages weighing over 1 tonne and upto and inclusive of 3 tonnes.	1000 Kgs.	40.00
3.	Packages weighing over 3 tonnes.	1000 Kgs.	45.00
4.	Cranes used for conveying import cargo from Barge to the Quay when Port provides a Crane.	1000 Kgs.	3.50

5.	Labour handling charges in barges/lighters supplied for import Cargo.	1000 Kgs.	10.00
6.	For shifting of Container from one place to another within the Dock Area.	Per Container per each shifting (Load or Empty)	161.00

**Notes:**

- (1). The handling charges specified for Item Nos.1, 2 and 3 are inclusive of equipment hire charges.
- (2). (i). In case the trailers are supplied by the ~~steamer~~ agents/receivers or his agents (wherever required) for transportation of timber logs or any other general cargo excluding containers from wharf to transit area, a rebate of 20% shall be given as per the rates specified at item Nos.1,2 & 3 of Schedule of Labour Charges.
- (ii). In case the operation necessitates the deployment of only shore handling equipment and in the event of supply of this equipment by the steamer agents/receivers or his agents (wherever required) for transportation of timber logs or any other general cargo excluding containers from wharf to transit area, a rebate of 20% shall be given as per the rates specified at items Nos.1, 2 & 3 of Schedule of Labour charges.
- (iii). In case both trailers as well as handling equipment for handling and transportation of import General Cargo including timber logs but excluding containers are supplied by the steamer agents/ receivers or his agents (wherever required), a rebate of 50% shall be given on the rates specified on item Nos. 1,2 & 3 of Schedule of Labour Charges.

**4.7.2. Handling charges for containers either for import or export**

20' container		40' container		More than 40' container	
Loaded (in ₹)	Empty (in ₹)	Loaded (in ₹)	Empty (in ₹)	Loaded (in ₹)	Empty (in ₹)
160	120	320	240	360	275

**4.7.3. Cargo temporarily landed and reshipped by the same vessel:**

Description	Unit	Rate (in ₹)
When handled by Port Labour	Per 1000 Kgs.	₹ 16.10 Ps

**General Notes to Schedules 4.7.1, 4.7.2. and 4.7.3.**

- (1). No charges shall be levied for incidental movements in handling of containers.
- (2). Extra charges shall be levied for the equipment supplied as applicable.
- (3). In case of handling coastal cargo eligible for concessional tariff and for coastal containers involving ship-shore transfer from/quay to/from storage yard, 60% of the rates prescribed in the above Schedules will be levied.
- (4). The Port does not assume custody of the Export Cargo.
- (5). The Port lands import cargo, assumes custody of it, conveys to transit space and sorts for delivery all import cargo including cargo discharged into lighters, except cargo in bulk, live animals not in crates and other cargo for which overside delivery direct from ship is permitted in special cases by the Port and the Customs Authorities.

- (6). In case of temporarily landed cargo handled by Port, these charges cover unslinging, tallying, carrying, sorting in transit sheds or spaces.
- (7). In case of Cargo temporarily landed on the quay or into lighters either from a vessel berthed at Quay berth or from a vessel berthed in the moorings, Cargo shall lie at the expenses, risk and responsibility of the ship.
- (8). The charges specified at item No.4 in Section 4.7.1 will not apply for lifts each weighing 5 tonnes and above.
- (9). The charges for shifting of containers either empty or laden shall be payable by ship owner/steamer agent. The tractor-cum-trailer for transporting container shall be supplied by the Ship Owner/Steamer Agent concerned.

#### 4.7.4. Levy of Charges for obtaining services of cargo handling workers from Cargo Handling Division (CHD)

##### 4.7.4.1. Levy on Time Rate Wages

Description	Percentage of Levy on Time Rate Wage
For all Cargo availing services of cargo handling worker from Cargo Handling Division including Thermal Coal availing services of cargo handling worker for wagon unloading	234%

##### Notes:

- The levy indicated above is in addition to recovery of time rate wages and piece rates payable to workers as per the respective clauses of prevailing wage settlement/ incentive scheme.
- The above levy is payable by the stevedores to the VPT.

##### 4.7.4.2. Special Levy

Particulars	Percentage of special levy on Time Rate Wage
On all cargo availing services of cargo handling worker and also on thermal coal availing services of cargo handling workers for wagon unloading	31%

##### Note:

The special levy prescribed above will be levied in addition to the levy prescribed in Schedule 4.7.4.1. above for deployment of workers from CHD for handling cargo.

**SECTION - 5****CHARGES FOR HIRE OF CRAFT/ EQUIPMENT****5.1. Floating Crane charges:****5.1.1. 150 ton Floating Crane:**

Item No.	Weight of package or nature of charge	Unit	Rate (in ₹)	Rate in ₹ for second operation
1.	Upto 50 tonnes.	Per hr. or part thereof	₹ 2001 per hour or part thereof subject to a minimum ₹ 4002/-	₹ 1000.50 per hour or part thereof subject to a minimum of ₹ 2001/-
2.	Over 50 tonnes but not exceeding 60 tonnes.	Per tonne or part thereof	862.50	431.25
3.	Over 60 tonnes.	-do-	1150.00	575.00
4.	When the crane is requisitioned but not utilised and the requisition is not cancelled by giving 2 hrs. clear notice during the port's ordinary working hours.	Per requisition.	3990.50	--
5.	For detention if the crane is kept idle owing to the lift or lifts not being ready for slinging.	Per hr. or part thereof.	1995.25	--
6.	Penalty for violation of the rule i.e. only one lift at a time shall be slung for discharge or loading.	Per violation.	1426.00	--
7.	Additional charges for use of crane deck as a barge.	Per loaded trip.	2990.00	--
8.	For use of the crane for purpose other than routine landing shipment, and delivery of cargo	Per hr. or part thereof.	12937.50	--
9.	Placing/removal of equipment on Board the vessel for working in the hatches (only for cargo handling)	- do -	1150.00	--
10.	For use of the crane for purpose of lifting sunken trawlers of FH	Per hour or part thereof	3500.00	--

**5.1.2. 60 ton floating crane:**

Item No.	Weight of each package or nature of charge	Unit	Rate (in ₹)	Rate in ₹ for second operation
1.	Upto 50 tonnes	Per hour or part thereof	₹ 2001 per hour or part thereof subject to a minimum ₹ 4002/-	₹ 1000.50 per hour or part thereof subject to a minimum of ₹ 2001/-
2.	Over 50 tonnes but not exceeding 60 tonnes.	Per tonne or part thereof	862.50	431.25
3.	When the crane is requisitioned but not utilised and the requisition is not cancelled by giving 2 hrs. clear notice during the Port's ordinary working hours.	Per requisition	3990.50	--

4.	For detention, if the crane is kept idle owing to the lift or lifts not being ready for slinging.	Per hour or part thereof	1995.25	--
5.	Penalty for violation of the rule i.e. only one lift at a time shall be slung for discharge or loading.	Per violation	575.00	--
6.	Additional charges for use of crane deck as a barge.	Per loaded trip	2990.00	--
7.	Per use of the crane for purposes other than routine landing/shipments and delivery of cargo.	Per hour or part thereof	5692.50	--

**NOTES:**

- (1). The charge prescribed above includes the charges for haulage and mooring of the crane.
- (2). When requisitioned, full charges shall have to be paid whether the crane is utilised or not, unless 2 hours clear notice is given cancelling the requisition.
- (3). Only one lift at a time shall be slung for discharge or loading. But when two or more lifts made up into one slung are discharged or loaded by the crane, then the cramage charges are recoverable at the rate applicable to the total weight of such a lift. In addition, a penalty shall be levied at the above rates.
- (4). Separate requisitions shall be given for usage of Crane deck as a Barge. The crane deck charges shall be levied from the time of requisition till the time of cancellation of the same. The crane deck however will not be supplied exclusively for use as a barge.
- (5). The hire charges will commence from the time the floating crane is made available to the hirer till it is delivered back to the port authorities. The Floating crane is said to be made available as soon as she commences moving for the purpose of hire till she returns to the base. The waiting period if any for getting the Tugs shall be excluded from the hire period.
- (6). Transshipment or same bottom cargo or ship's gear removed to a workshop for repairs when discharged by a heavy lift crane for subsequent relifting, charges therefor will be levied separately at the above rates for the first operation of discharge from the vessel and at half the above rates for the subsequent operation of relifting from the wharf and putting it on board the ship.
- (7). For the purpose of working out the detention period, 15 minutes grace period will be allowed in order to cover trivial delays in making the lifts ready, irrespective of whether two or more lifts are handled consecutively. Such detention will count till the lift is handled.

**5.1.3 Charges for use of Harbour Mobile cranes installed by the Private operators.**

- (i). For Dry Bulk Cargo:

Average daily crane performance (in Metric Tonne)	Ceiling rate per tonne (in ₹)	
	Foreign	Coastal
9500-10499	28.25	16.95
10500-11499	29.91	17.95
11500-12499	31.57	18.94
12500	33.23	19.94
12501-13500	34.89	20.94
13501-14500	36.55	21.93
14501-15500	38.21	22.93

**Note:**

To calculate the incremental ceiling rates as shown above, the base rate was enhanced to 105% for first thousand tonnes and for the 2<sup>nd</sup> thousand tonnes the rate was enhanced to 110% of the base rate. The rate for third thousand tonnes was arrived by enhancing the

base rate by 115%. The same methodology shall also be adopted to calculate the rate beyond 15500 tonne. Likewise, ceiling rates for performance below 9500 tonnes shall be calculated by reducing the base rate accordingly.

(ii). For Break-bulk cargo:

(A). Steel and Bagged Cargo

Average daily crane performance ( in Metric Tonne)	Ceiling rate per tonne (in ₹)	
	Foreign	Coastal
5000-5999	65.78	39.47
6000	69.24	41.55
6001-7000	72.70	43.63

**Note:** To calculate the incremental ceiling rates as shown above, the base rate was enhanced to 105% for first thousand tonnes. The same methodology shall also be adopted to calculate the rate beyond 7000 tonne. Likewise, ceiling rates for performance below 5000 tonnes shall be calculated by reducing the base rate accordingly.

(B). Others:

Average daily crane performance ( in Metric Tonne)	Ceiling rate per tonne (in ₹)	
	Foreign	Coastal
2750-3749	105.31	63.18
3750	110.85	66.51
3751-4750	116.39	69.84

**Note:** To calculate the incremental ceiling rates as shown above, the base rate was enhanced to 105% for first thousand tonnes. The same methodology shall also be adopted to calculate the rate beyond 4750 tonne. Likewise, ceiling rates for performance below 2750 tonnes shall be calculated by reducing the base rate accordingly.

#### Notes:

(i). The formula for calculation of average berth-day out put is as follows:

$$\frac{\text{Total Quantity loaded / unloaded by the HMC}}{\text{Total time taken from vessel commencement to completion}} \times 24 \text{ hours}$$

(ii). According to the average berth-day out put for the vessel from commencement to completion of loading / discharge of cargo, the appropriate rate of crane hire charge will be chosen for recovery from port users for the full quantity of cargo loaded / discharged.

(iii). If one HMC works with another HMC or ELL cranes, the Berth-day out put for the crane will be ascertained on the basis of the quantity as recorded by the HMC's load meter.

(iv). In case of breakdown of the crane for more than one hour till the vessel leaves the berth, the quantity handled by HMC will be determined taking into account cargo loaded/ discharged prior to break- down divided by crane working hours and multiplied by 24.

(v). In case of stoppages of operation of HMC for more than two hours at a stretch for reasons not attributable to the HMC, appropriate allowance will be allowed to the crane while calculating the total time of crane operation in the vessel. Stoppages of HMC for less than 2 hours will not be taken into consideration for the above purpose. No allowance will be allowed for stoppages attributable to the HMC. All stoppages in loading / unloading operations during working of HMC are required to be certified by the Stevedore of the vessel in the daily vessel performance report.



- (vi). In case shifting of a vessel becomes necessary due to breakdown / non performance of HMC, the shifting charges of the vessel from berth to anchorage will be recovered from the crane operator in addition to a penalty of ₹ 1,00,000/- (Rupees on lakh only). The shifting charges so recovered will be refunded to the vessel's agent while the penalty will be retained by the port.
- (vii). In case of dispute on the average out put the decision of the port trust will be final and binding.

## 5.2. Towage Charges:

### 5.2.1. Towage Charges (within port limits):

Item No.	Description	Unit	Rate	
			Foreign-going vessel (in US \$)	Coastal vessel (in ₹)
1.	Tug upto 30 Tonne BP	Per hour or part thereof [Subject to minium of two hours]	284.12	7594.50
2.	Tug beyond 30 Tonne BP		568.25	15189.30

### NOTES:

- (1). The tug hire charges will be calculated from the time the tug leaves the port jetties to the time it returns to jetties.
- (2). Tugs for stand-by arrangements at the requisition of the party shall be charged @ 70% of rates prescribed in the above schedule.
- (3). The towage charges prescribed in this schedule are for hire of tugs other than for pilotage and shifting operation.

## 5.3 Mooring boat with gang / pilot launch hire/pilot fee:

Item No.	Description	Unit	Rate (in ₹)
1.	Mooring boat with gang	For first 4 hours or part thereof	361.10
		For every additional hour or part thereof	135.70
2.	Pilot launch	Per movement	2034.00

## 5.4 Rates for the services for Pilot and Pilot launches provided for shifting of barges, loaded barges / empty barge "dredger" etc) from dredging in the Inner Harbour to dumping ground.

Item No.	Description	Rate per movement (in ₹)
1.	Hire charges for Pilot launch for movement of loaded barge from Inner Harbour to designated area (OH)	₹ 2034.00
2.	Hire charges for Pilot launch for completion of movement of empty barge to designated dredging area in the Inner Harbour	₹ 2034.00

**5.5 Electrical crane charges (for other usage viz. cargo handling from/to barges, non-cargo operations) when not recovered under berth hire**

Item No.	Description	Unit	Rate (in ₹)	Minimum Charges (in ₹)
1.	10 tonnes Electrical quay crane	Per hour or part thereof	414.00	828.00
2.	15 tonnes Electrical quay crane	Per hour or part thereof	2800.00	5600.00
3.	20 tonnes Electrical quay crane	Per hour or part thereof	3150.00	6300.00

**Notes:**

- (1). These charges cover only the charges for working of the cranes. Slings and unslings and moving the loads within the reach of the crane shall be the responsibility of the hirer.
- (2). For the purpose of calculation of these charges, intermittent break down of the equipments on account of the port are excluded.

**5.6 Mobile crane charges:**

Item No.	Description	Unit	Rate (in ₹)	Minimum Charges (in ₹)
1	Mobile crane (capacity upto 45 tonnes)	Per hour or part thereof	488.75	977.50
2	Mobile crane (capacity 75 tonnes)	Per hour or part thereof	1207.50	2415.00

**5.7 Fork lift truck/ top lift carrier charges:**

Item No.	Description	Unit	Rate (in ₹)
1.	Forklift trucks up to and inclusive of 5000 kgs.	Per shift of Eight hours or part thereof	2172.00
2.	10 Ton and 12 ton diesel forklift truck	Per shift of Eight hours or part thereof	5000.00

**5.8 In motion wagon weigh bridge (100 tonne)**

Charge for use of 100 tonne capacity pit less in motion weigh bridge at ₹ 10/- per wagon of 8 wheels

**SECTION - 6**

**CHARGES FOR LICENCE (STORAGE) FEE**

Item No.	Description	Unit	Rate (in ₹)	Penal Rate (in ₹)
1.	License fee for sheds: Transit sheds and storage sheds, warehouses and all covered spaces including warehouse behind G.C.B.	Per 100 Sq.Mtrs.	1115.85 per week or part thereof	2231.70

2.	License fee for Open Space	Per 100 Sq.Mtrs.	115.35 for first week or part thereof and ₹ 90.55 for next week or part thereof and onwards	181.10
3.	License fee for 1 <sup>st</sup> Floor of T-2 Shed	Per 100 Sq.Mtrs.	625.00 per week or part thereof	1250.00

**Notes:**

- Applications for allotment/renewal of storage spaces shall be made in advance and charges shall be paid in advance. However, if there is delay in receipt of the application or payment of port charges for renewals, the same shall be condemned for maximum period of one week without interest for the belated payment. Occupation without valid license is treated as unauthorized occupations and charges at double the rates are levied.
- Occupations shall be treated as unauthorized occupation when the cargo is stacked without allotment or when the areas are not vacated even after serving 15 days advance notice. In such event license fee shall be collected at five times the prescribed rate.

**SECTION - 7****CHARGES FOR OTHER SERVICES****7.1. Charges for supply of water to vessels:**

Item No.	Description	Unit	Foreign-going vessel (in US \$)	Coastal vessel (in ₹)
1.	Supply of water to vessels at Shore.	Per 1000 Ltrs. or part thereof	3.241 [Subject to minimum of 16.205 US \$]	86.65 (Subject to a minimum of ₹ 433.15)
2.	Supply of water to vessels by Barge.	Per 1000 Ltrs. or part thereof	4.182 [Subject to minimum of 20.912 US \$]	111.80 (Subject to a minimum of ₹ 559.00)

**Notes:**

- The trade is permitted to make their own arrangements for supply of water for vessels at berths in the northern arm (EQ.1 to EQ.4, WQ.1 to WQ.3)
- Service charges equivalent to 50% of the charges prescribed for supply of water will be levied on the water requisitioned and not taken by the vessel provided the quantity not taken is more than 10% of the quantity requisitioned by the vessel. The charges for supply of water at mooring will include the services of water barges and hoses.

**7.2. Fire float charges:**

Item No	Description	Unit	Rate (in ₹)	Minimum Charges (in ₹)
1.	For salvage and other purposes.	Per hour	693.56	2080.70
2	For stand by duties.	Per hour	347.05	1387.00

**7.3 Fire tender charges:**

Item	Description	Unit	Rate (in ₹)
1.	Fire Tender [All types of fire tenders]	Per hour	600.00

**Notes:**

- (1). No charges will be levied for fighting fires in ships lying in the port limits.
- (2). These charges are inclusive staff charges and their overtime.

**7.4 Trail or Pump**

Item	Description	Unit	Rate (in ₹)
1.	For all types of Pumps	Per hour	300.00

**7.5 Miscellaneous charges:**

Item	Description	Unit	Rate (in ₹)
1.	Yokohama fenders	Per day or part thereof	1064.00
2.	Pollution control charges including sprinkling and sweeping [Except cargoes handled by mechanical system i.e. Iron Ore, Pellets, Aluminium & cargoes at Fertiliser berth]		
	For Dry bulk	Per Tonne or part thereof	1.50
	For Break Bulk	Per Tonne or part thereof	0.50
3.	60 Ton Road Weighbridge		
	Per Truck [Loaded or Empty]		11.50
	Per Trailor [Empty]		11.50
	Per Trailor [Loaded]		23.00
4.	Shifting of fenders	Per shifting	10,000.00
5.	Levy on Bunkers supplied through bunker Barges / Vessels	Per K.L	6.00
6.	Duplicate copy of bills	Each copy	50.00
7.	Certificate of payment / weighment	Each certificate	50.00
8.	Amendment copy	Each amendment	50.00
9.	Scale of rates	Each Floppy/ Compact Disk/ Hard copy	100.00
10.	Supply of Berthing Programme		
	Without postage at TM's office	Per copy per year	1000.00
	With postage	Per copy per year	3000.00
	Additional copy	Per copy per year	250.00

**7.6. Dry docking charges:****7.6.1.1 For use of Dry dock at Visakhapatnam Port Trust Inner Harbour:**

Item	Description	Unit	Foreign going vessels in US \$	Coastal vessels in (₹)
1.	On the 1 <sup>st</sup> day to 14 <sup>th</sup> day	Per day	995.13	27,967.00
2.	From 15 <sup>th</sup> to 30 <sup>th</sup> day	-do-	1492.21	41,937.00
3.	From 31 <sup>st</sup> day onwards	-do-	1990.25	55,934.00

**Notes :**

- (1). The above charges include shipwright and pumping charges but do not include charges for supply of fresh water, cranes, electric lights and other facilities.

- (2). Time is reckoned from the moment any part of the vessel passes the gate line when entering to the moment the whole vessel is clear of the gate line or leaving the deck.
- (3). Day means a period of 24 hours or part thereof calculated from the time fixed in Note.2.
- (4). The VPT may at its discretion permit the use of the Dry Dock for more than one vessel at the same time. On such occasions, the Dock charges of a vessel, which has completed her repairs earlier than the other vessel or vessels, and whose undocking is delayed, due to the non-completion of the repair to the latter, will be levied upto the end of the day on which the work on that vessel is completed. The time between the completion of work on a particular vessel and the final undocking of all the vessels will be treated as 'Dies-non'.
- (5). When the Dock is used simultaneously by two or more crafts belonging to Private parties or to the other Departments of Government or belonging to the Port the total charges may be charged proportionately, the proportion being decided by the VPT on the basis of floor area occupied subject to a limit of not less than half the charges prescribed for each vessel. The decision of the VPT in the apportionment of charges shall be final.

#### 7.6.1.2 Dock Block Preparation Charges:

(in ₹ per vessel)					
Sl. No.	Description	Unit rate	Length of vessel upto 50 mtrs.	Length of vessel above 50 mtrs. upto 100 mtrs.	Length of vessel above 100 mtrs.
(i).	Flat Bottom vessels	Composite rate	70,000/-	87,500/-	1,05,000/-
(ii).	Shaped vessels		1,20,000/-	1,60,000/-	2,00,000/-

#### Notes:

The dock block preparation charges include all cost involved including materials for preparation of Keel Blocks. The above charges do not include preparation of Bilge Blocks for which the materials are required to be supplied by the vessel owner.

#### 7.6.1.3. Composite Docking and Undocking charges:

- (i). The Composite Docking and Undocking charges will be levied at US\$ 2117.95 per foreign going vessel and ₹ 59,523/- per coastal vessel.
- (ii). In case of 2<sup>nd</sup> Docking, a rate of US\$ 767.22 per foreign going vessel and ₹ 21,562/- per coastal vessel will be levied.

#### 7.6.1.4 Block Shifting Charges:

Block Shifting Charges will be levied on actuals.

#### 7.6.2. Visakhapatnam fishing harbour:

##### 7.6.2.1. Consolidated charges for mechanized fishing boats/Trawlers (Mini & Big)

Sl. No.	Particulars	Unit	Frequency of Payment	Rate per month (in ₹)
1.	Mechanised Fishing Boat	Per Boat	Per Calender month	200.00
2.	Fishing Trawler [Mini] Upto 14 NRT	Per Trawler	Per Calender month	1500.00
3.	Fishing Trawlers [Big] Above 14 NRT	Per Trawler	Per Calender month	3000.00

**Notes:**

- (1). The above consolidated charges are inclusive of port dues, berth hire and wharfage.
- (2). The consolidated charges are collected irrespective of stayal of days at Fishing harbour during the Calender Month.
- (3). For Government Survey/ Training Vessels i.e. CIFNET, FSI & CIFT involved/deployed for scientific survey of marine resources and training operations the Berth hire as specified below is applicable and no Port dues and Wharfage charges are charged on the three Government Survey/Training vessels.

Sl. No.	Particulars	Unit	Berth Hire per day (in ₹)
1.	Fishing Trawler [Mini] Upto 14 NRT	Per Day or part thereof per Trawler	67.64
2.	Fishing Trawlers [Big] Above 14 NRT	Per Day or part thereof per Trawler	101.57

- (4). Fishing Trawlers/Boats which are involved for the activities other than fishing, shall not be entitled for the charges applicable for Fishing Boats/Trawlers.

**7.6.2.2 Schedule of pilotage fees:**

"If mechanised fishing boats / fishing trawlers (Mini or Big) require the services of port's pilot for towing, then a consolidated pilotage fees of US\$ 472.50 for foreign-going vessel and ₹ 12629.90 for coastal vessels shall be levied".

**7.6.2.3 Schedule of shifting charges for fishing trawlers [mini or big] with the usage of tug:**

Sl. No.	Particulars	Unit	Foreign going vessels (in US \$)	Coastal vessels (in ₹)
1.	Fishing Trawler [Mini] Upto 14 NRT	For each operation	4.75	126.95
2.	Fishing Trawlers [Big] Above 14 NRT	For each operation	13.30	355.50

**General Notes relating to shifting charges:**

- (1). "Shifting" shall mean movement of Fishing trawlers [Min or Big] within the same harbour or from inner harbour to outer harbour or vice versa.
- (2). Shifting charges includes charges for mooring and unmooring operations with use of tugs.

**7.6.2.4 Slipping in and slipping out charges of the mechanised fishing boats / fishing trawlers [mini and big]**

Sl. No.	Particulars	Rate [in ₹] For both operations
1.	Mechanised fishing boat	2,800.00
2.	Fishing Trawler [Mini] Upto 14 NRT	11,000.00
3.	Fishing Trawlers [Big] Above 14 NRT	28,000.00

### 7.6.2.5 Slipway repair berth hire charges for slipway complex including approach jetties to slipway complex and fishing harbour dry dock

Sl. No.	Particulars	Rate per day [in ₹]
1.	Mechanised fishing boat	[i] For 1 <sup>st</sup> Day ₹ 300.00 [ii] From 2 <sup>nd</sup> Day onwards ₹ 150.00
2.	Fishing Trawler [Mini] Upto 14 NRT	550.00
3.	Fishing Trawlers [Big] Above 14 NRT	1200.00

**Note:** The charges for all types of services at slipway complex shall be deposited in advance.

### 7.6.2.6. Docking and undocking charges for dry dock at fisheries harbour

Docking and undocking charges for both operations ₹ 44,000/- per day

### 7.6.2.7. Dry docking charges for dry dock at fishing harbour.

(i).	For first day	₹ 16,000/- per day
(ii).	From 2 <sup>nd</sup> day to 10 <sup>th</sup> day	₹ 13,000/- per day
(iii).	From 11 <sup>th</sup> day to 20 <sup>th</sup> day	₹ 16,000/- per day
(iv).	From 21 <sup>st</sup> day to 30 <sup>th</sup> day	₹ 26,000/- per day
(v).	From 31 <sup>st</sup> day to 37 <sup>th</sup> day	₹ 46,000/- per day
(vi).	From 38 <sup>th</sup> day to 44 <sup>th</sup> day	₹ 56,000/- per day
(vii).	From 45 <sup>th</sup> day to 51 <sup>st</sup> day	₹ 66,000/- per day
(viii).	From 52 <sup>nd</sup> day to 58 <sup>th</sup> day	₹ 76,000/- per day
(ix).	From 59 <sup>th</sup> day onwards	₹ 86,000/- per day

#### Notes:

- (1). The above rates as at 7.6.2.6 and 7.6.2.7 are applicable for trawlers of 125 tonnes and more capacity.
- (2). Trawlers of less than 125 tons. Capacity are to be charged at a consolidated amount of ₹ 50,000/- plus actual charges of slipway as at item 7.6.2.4 & 7.6.2.5 for the trawlers less than 125 ton capacity using dry dock.
- (3). The rates are applicable to each trawler irrespective of the number of trawlers in the dry dock.
- (4). The above rates at 7.6.2.4 to 7.6.2.7 will become double in respect of vessels other than fishing vessels i.e. Mechanised fishing boats and Fishing Trawlers.

### 7.6.2.8 Levy on bunkers:

Nomenclature	Unit	RATE [in ₹]
Levy on bunkers to fishing trawlers / mechanised fishing boats	Per litre	0.04

**7.6.2.9 Charges for disposal of oil bilge:**

Sl. No.	Description	Unit	Rate (in ₹)
1.	Disposal of Oil bilge residues from ships		
	a) Hire charges for Fixed Oil Boom	Per ship per shift of 8 hours	2944.00
	b) Hire charges for Floating Oil Boom	or part thereof	7590.00

**SECTION- 8****CHARGES FOR ISSUAL OF LICENCE:**

(Rate in ₹)

Sl No.	Particulars	Rate per license		
		Duration	Fresh	Renewal
1.	Stevedoring	2 years	5175.00	5175.00
2.	Ship repairing	1 year	2415.00	2415.00
3.	Chipping and painting	1 year	1265.00	1265.00
4.	Ship Chandelling	1 year	517.50	517.50
5.	Other trader licenses	1 year	345.00	345.00
6.	Co-opering license	1 year	100.00	100.00
7.	Fresh water issue licence	1 year	5000.00	5000.00

Note: Late fee of ₹ 100.00 shall be levied if the application for renewal is not received before one month of the expiry of the licence.